日産スカイラインGT-R

チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

定価2000円

平成6年9月27日発行

HYPER REV［ハイパーレブ］

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ Vol.3

SKYLINE GT-R









BL SUS. EVOLUTION MUFFLER

130φオーバルテールの迫力!トラストのレーシングテクノロジーから受け継がれた「ストレート構造」の車検対応マフラー。
リヤサイレンサー・テールパイプなどに最高級ステンレスを採用し、耐久性とルックスを大幅にグレードアップさせています。
●メインパイプ=80φ−テールパイプ=130×120オーバル形状 ¥75,000

GReddy

GReddy PIPING SET

タービン交換やブーストアップに対応。パイプの膨らみによるレスポンスの悪化や配管抜けなどのトラブルを防ぐ、アルミ製のパイピングキットです。
●ノーマル及びGReddyタービンキット装着車に対応 ¥58,000

GReddy TWIN TURBINE KIT

ハイパワー&ハイレスポンス、GT-Rをさらにモンスターマシンに変身させるツインタービンキットです。
●TD-05H 16G-8cm^2×2 ¥750,000 ●TD-05 16G-8cm^2×2 ¥750,000
●TD-05 16G-6cm^2×2 ¥750,000







GReddy INTER COOLER KIT

高効率インナーフィンタイプのコアを採用した大容量インタークーラー。圧損と冷却効率を高次元でバランスさせています。
●純正タービン用 ¥198,000
●ツインタービンキット用 ¥205,000



TRU

GRACER

GRACER AERO STYLE

エアロダイナミクスとエンジンへの冷却性能など、デザインの美しさだけでなく、チューニングパーツとしての機能性をも追求したエアロパーツです。
●フロントスポイラー ¥158,000 ●リヤスポイラー(5段階可変式) ¥128,000
●サイドスポイラー ¥89,000 ●リヤアンダースポイラー ¥34,000



GReddy RX

0−300km/h＝24.68秒
最高速＝333km/h
0−400m＝9.727秒
GReddy RXのエスプリをあなたのGT-Rに…



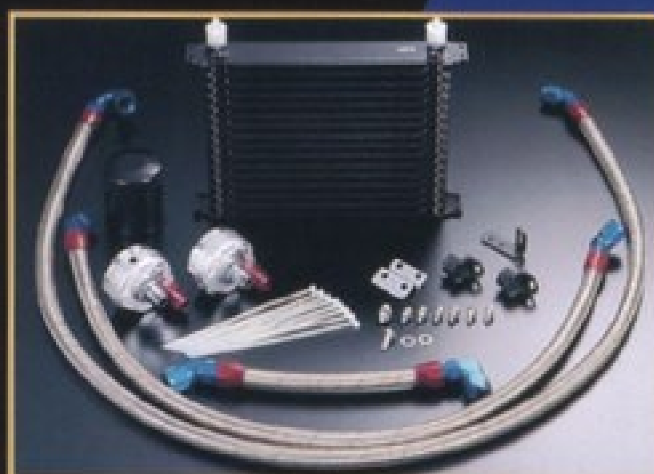
GREX



GREX ENGINE PARTS

450ps以上のパワーを目指すならエンジンチューンは必須事項。長期間にわたるハードなテストの数々をクリアして生まれたエンジンパーツです。

- メタルヘッドガスケット87φ/88φ/88.5φ 1.0mm～2.0mm ¥35,000～¥38,000
- ハイカムシャフト IN. 256°～272°/リフト 9.1～10.5 ¥68,000～¥78,000
  EX.264°～282°/リフト 9.1～10.8 ¥68,000～¥78,000
- カムスプロケット(スライド式) ¥16,000
- 大容量オイルポンプ ¥110,000
- 鍛造ピストンキット(87.5φ) ¥185,000



GREX OIL COOLER KIT

GT-Rの弱点でもある油温の上昇を抑え、常に適正油温を保つ。コアチューブ内にオフセットフィンを採用した高効率オイルクーラーキットです。

- 10段 ¥120,000
- 16段 ¥140,000

TRUST Total Tune-up



GREX 6SPEED TRANSMISSION

0−400m、0−300km/h加速や、サーキット走行を目的として開発した800ps対応の6速ミッションです。

- チューニングエンジン対応 ¥850,000





GREX SUSPENSION KIT

ストリートからサーキット走行まで、様々な条件に対応。チューニングエンジンのパワーを確実に路面に伝えるために生まれたサスペンションキットです。

- フロント4段、リヤ8段 減衰力調整式
  ¥158,000

GREX SPORT PAD PRO-CARBON

カーボン・ケブラーや、セラミックインシュレーターなどの最新技術を惜しみなく投入し、低温から高温まで、強力で一定した制動力を約束するブレーキパッドです。

- フロント、リヤ共 各¥27,000





GRACER AIRINX

ABS製のエアファンネルを内蔵し、空気の粘性を利用して積極的により多くの空気を吸入する優れたエアクリーナーです。800psまで対応。

- エアインクス AX-S×2
  アダプターセット ¥45,000

The TRUST
THE MOST ADVANCED MOTOR-SPORTS OIL



The TRUST FRX

RB26DETTエンジン用に開発されたハイパワーエンジン対応のスーパーマルチグレードオイル。特殊エステルを使用し、植物油を超える油膜の強さを確保しています。

- 10W-60 SH-CD G5/PD2 5ℓ ¥17,500

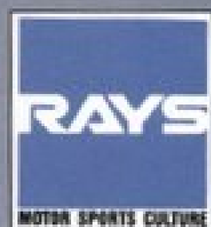
TRUST
POWER LIVE

株式会社トラスト
〒289-16 千葉県山武郡芝山町大台字宝永作3155番5
TEL.0479(77)3000 FAX.0479(77)0947
札幌TEL.011(875)1668 仙台TEL.022(375)4291 名古屋TEL.0561(63)1225
大阪TEL.0729(66)4833 広島TEL.082(871)2100 福岡TEL.092(928)1156
GR(ジー・アール) TEL.043(232)2577

MONSTER

BIG BRAKE SYSTEM MATCHED

18inch C MONSTER



■発売元　株式会社レイズ/本社　〒577 大阪府東大阪市長田西5-80 TEL06-746-1010(代)/札幌/仙台/北関東/東京/名古屋/北陸/大阪/広島/高松/福岡　■製造元　株式会社レイズエンジニアリング



JAWA

暴走行為、不正改造はやめましょう。
迷惑駐車をなくし、正しい交通マナーを。

PROGRESSIVE EQUIPMENT

CUSCO



ネガティブ・アッパーアーム

GT-Rのマルチリンク・サスペンションに合わせて、クスコが独自に開発したパーツです。ノーマルのアッパーアームと交換するだけで、2度30分~3度のネガティブ・キャンバーを付けることができます。ハイスピード・コーナリング時にも広いタイヤの接地面を確保して、アンダーステアを防ぎ、タイヤの偏摩耗も防ぎます。

1set ¥48,000



ピロボール・アッパーマウント

ノーマルのゴム製マウントは捩れや変形を起こし、足回りやタイヤの良さをスポイルします。グループAと同じくピロボール化することによって、挙動もグリップも向上します。ノーマル形状スプリング用と直巻きスプリング用があります。

F/センター固定式　1set ¥30,000

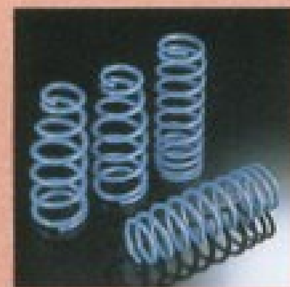
R/センター固定式　1set ¥30,000



ストロークUP・ピロアッパー

GT-Rに車高が下がるスプリングを装着すると、ショックの縮み側のストロークが減少して、ギャップ等でゴツゴツした乗り心地になります。クスコ・ストロークUP・ピロアッパーは、バンプ・タイミングを15mmアップし、ショックの本来の性能を発揮させます。また、取り付け位置も15mmアップになるので、取り付け後は、若干の遊びがあるスプリングを装着しても、その遊びを低減できます。

F/1set ¥30,000

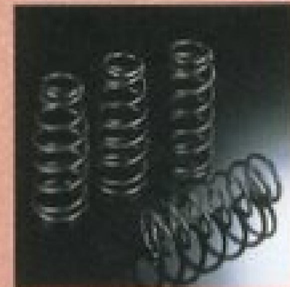


ローフォルム・スプリング

GT-Rの美しいボディラインを活かす低いフォルム、ダイナミックな走りを両立させたスプリング。車高は25~35mm低くなります。ジャッキアップ時にも遊びの出ない改造車検適合品。

※エーゲブルーの鮮やかなカラーリング

F:3.5k/R:3.0k　1台分 ¥42,000



クスコ・スプリング

GT-Rの操縦特性に合わせ、アンダーの出やすいフロントは3.0kとやや硬めに、トラクションのかかるリアには3.0~6.0kまでの可変レート直線形スプリングを採用。スポーツショックとの組み合わせにより、ノーマルと同等の車高を確保します。

※改造車検適合品

F:3.0k/R:3.0~6.0k

1台分 ¥42,000



ピロボール・テンションロッド

テンションロッドの剛性を上げることによって、ブレーキング時のノーズダイブを抑え、アライメントの安定性を高めます。ピロボールは名門NMB社製で、精度・耐久性も抜群。

1set ¥36,000



アルミ・ターボパイプ

タービン→インタークーラー→吸気への4本のパイプをアルミに換えることで、負圧から正圧に移るときのタイムラグを減少させ、レスポンスが向上、ターボ圧も安定します。アルミは放熱性も高く、圧送エアーの温度を下げる効果もあります。

※アルミ地肌仕上げなので、研磨/カラーリングが可能です。

1set ¥63,000



ワンウェイMZ L.S.D.

クスコが誇る、特許ONE-WAY方式のリミテッド・スリップ・デフ。メリハリのある強力な駆動力伝達で、コーナーへのスムーズなアプローチ、素早い立ち上がりが可能になります。

F/¥100,000

R/¥108,000※

※M/C後車はM/C前車のシャフト2本必要

CUSCO G



Rは、まだまだ速くなる。

市販のままで戦闘力の高いクルマにも、まだまだやることはたくさん残されています。国産車最強の4WDスポーツ、スカイラインGT-Rの強力なパワーを、強烈なトラクションを受け止めて、本質をさらに引き出すために、クスコのBNR32用セットアップ・パーツ、実践向けのラインナップが揃いました。クスコ得意のピロボールが、独自のネガティブ・アームが、GT-R

PROGRESSIVE EQUIPMENT CUSCO

CUSCO JAPAN co., Phone:0273-52-2888

(上記製品のお問い合わせ及び通信販売窓口)

CUSCO TECHNICAL SHOP

クスコ製品は、全国クスコ・テクニカルショップ、又は有名カーショップにてお買い求め下さい。

T-R GEAR



クスコのR32実戦パーツ。

の足回りをさらに引き締めます。足回りに始まって操作系／駆動系のひとつひとつ部分から、市販車ゆえの“欠点”を取り除く、“妥協”を許さない。ストックのままのエンジンでも、パワーはダイレクトに伝わり、ステアリングでブレーキングで、GT-Rは鋭く反応する。あなたのGT-Rは、まだまだ速くなる。GT-R用実戦パーツ。クスコが考えたコンプリート・カーの思想です。

ヘビーデューティ・クラッチディスク
摩擦係数の高い特殊素材を使用して、軽量に仕上げました。高回転時のシフトの切れ、つながりが最高です。ノーマルのクラッチカバー対応。軽い踏力で確実にパワーを伝えます。
¥35,000



クロモリ・クラッチレリーズピボット
GT-Rにツインプレート・タイプのクラッチディスクを装着すると、ノーマルのクラッチレリーズピボットが折れて、走行できなくなることがあります。当製品は、ピボットの材質をノーマルのスチールからクロモリにすることで、強度アップを図り、台座の面積を大きくして摩耗にも対応しています。
1set ¥8,000



ブレーキシリンダー・ストッパー(BCS)
ブレーキシリンダーからの圧力の逃げを防ぎ、ダイレクトなブレーキ・フィーリング、微妙なブレーキング・テクニックが冴えます。スポンジーなブレーキのタッチが不満な方に。
¥8,500



ストラット・タワーバー
シンプルですが、ボディ剛性を高める重要なパーツ。ステアリング・レスポンスが格段に向上します。楕円特殊シャフトを使ったオーバル・タイプは特に剛性も高く、軽量です。
F/Rオーバル・タイプ　各¥15,000
F/Rヘビーデューティ・タイプ　各¥24,000



クロモリ・ロールバー
最先端のクロモリ材を使用し、サーキット走行専用として、クスコブルーで登場。(40φクロモリ材使用)同寸法スチール材に比べ36%軽く、引っ張り強度は30%UP。改造車検もOKな、軽くて安全なロールバーです。
※GTSにも使用可能
※JAF競技には使用できません
4点式 ¥38,000～
8点式 ¥105,000



プラグカバー・蝶
GT-Rのエンジンルームをファッショナブルに演出するプラグカバーです。ブルーメッキの鮮やかなカラーが、他とはちょっと違うRB26DETTに仕立てます。
¥30,000



ストリート・オイルキャッチタンク
レーシング・カーでは装着が義務付けられているオイルキャッチタンク。エンジンの保護に、路面を汚さないマナーのために、ストリートでもぜひ付けて欲しい。穴あけ不要の専用取り付けステー、ボルト、ブリーザーホース付き。エンジンルームに映えるアルミ・バフ仕上げ。
内容量約1ℓ ¥9,800



ワイワイ・エクイップメント
ちょっとしたパーツを取り付けるだけで、ドライビングがやさしく楽しくなります。シフトノブ、フットレストなどの実戦パーツから、お洒落なアクセサリーまでワイワイどうぞ。
シフトノブ　¥3,000
フットレストDr.用　¥3,500
オフセット・ナンバーステー　¥3,000



HYPER REV SKYLINE GT-R

CONTENTS



日産スカイラインGT-R
COVER ILLUSTRATION/Nobuhiko Toyoshima(MiR corporation)

S T A F F

CHIEF EDITOR —— 高岡佳代
EDITOR —— 松井亜希彦／吉田昭彦
CONTRIBUTING EDITOR —— 三角明孝／森　美貴子
WRITER —— 高橋明宏／日下部保雄／伊藤勝徳／加藤順正／水谷一夫
JUICE(逆瀬川正人／川合央助／織田精一郎／逆瀬川哲也)
ART DIRECTOR —— 木村祐一（㈱グラフィティ）
DESIGN STAFF —— ㈱グラフィティ（後藤恵二／佐藤直樹／稲垣　聡／吉岡広樹／西山剛由／丹野弘城）
JUICE(二上善則／千葉尚晴)
PHOTOGRAPHER —— 高橋　明／小林俊樹／浦部哲之／澤田優樹／三浦康史／稲田浩章／竹内英二／堤　晋一
㈱グラフィティ（佐藤宏治／須藤章一）

●ハイパーレブ　日産スカイラインGT-R／平成6年9月27日発行
●発行人＝西ヶ谷治男
●編集人＝高岡佳代
●発行所＝株式会社ニューズ出版　〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL.03-5430-4441（広告）／03-5430-4440（販売）／03-5430-4465（編集）
FAX.03-5430-4455（販売）／03-5430-4460（広告・編集）
●印刷＝大日本印刷株式会社
●写植・版下＝株式会社あるす

走りというものをここまで突き詰めたクルマは
世界的に見ても、そう多くはない
スカイラインGT-R
昔も今も、このクルマには常に〝伝説〟がつきまとう
〝速さ〟を求める男たちの
GT-Rは憧れのマシンであり続けてきた
ハイテクを満載したメカニズムに関しては
他のスペースに譲ろう
もちろん、そこには最新ノウハウが詰まっている
GT-RをGT-Rたらしめているのは
まさにこのハイテク・メカニズムに他ならない
しかし、もっと凄いことがある
ハイテクで武装したGT-Rは
メカニズムを越えた走りのスピリットまでも
具現化してしまったのである
これほど熱いクルマはない
ゆっくり流すことなど、GT-Rは許さない
もっと速く走れ。もっとアクセルを踏みつけろ
GT-Rは、常にドライバーを煽動する
熱い血が流れているかどうか
それがスポーツカーであるか否かの定義だとしたら
GT-Rはまぎれもないピュアスポーツだ
他の国産高性能車との、そこが最も大きな違いだ
理論やメカニズムだけで速いのではない
GT-Rには、本能としての速さがある
レースでの驚異的な戦績もGT-R神話に火をつけた
1969年5月のレースデビューから続いた
破竹の50連勝。そして、1989年
待ちに待った〝GT-R復活〟以来の
目を見張る快進撃。グループA、N1、GT選手権と
いまだにGT-Rを破れるマシンは登場していない
〝伝説〟は見事に今に受け継がれ
新たな男たちの憧れを生み出し続けている
若者だけではない
かつての活躍に酔いしれた壮年のカーフリークまで
GT-Rはきわめて幅広いファン層をもつ
これもまた、GT-Rならではのスピリットのためだ
〝速さ〟を手に入れるためのスーパーウェポン
何に対して挑んでいくか
それは、オーナーのスピリットに委ねられている



Photos／Akira Takahashi　Text／Toshio Matsubara



走るために
生まれたクルマ
それがGT-R



このGT-Rに 魅了された すべての人たちへ…





羊の皮を被った狼———
昔からGT-Rを形容するときに使われてきた
この言葉は、実はきわめて奥が深い
外観だけでなく動力性能までも
この狼は、何枚も何枚も羊の皮を被っているのだ
市販車ベースの必勝マシンとして開発されてきただけに
市販スペックには大幅なデチューンが施されている
ほんのわずか手を加えるだけで
GT-Rの本能は、さらに目を覚ます
このクルマにフルノーマルで乗っているオーナーなど
おそらく数えるほどしかいないはずだ
果てしなく広がる可能性を前に黙っていられるほど
GT-Rは醒めたクルマではない
日本中のチューナーたちがGT-Rチューニングに
全力を注ぎ込んだのは、ごくごく当然の成り行きだった
そのチューニングメニューは限りない
ゼロヨン仕様、最高速仕様、サーキットアタック仕様
そして、新しいところでは感性チューニング仕様
どれをとっても、GT-Rは最高のポテンシャルを示す
手を加えれば加えるほど
GT-Rは狼としての本能をむきだしにしていく
まさにこれこそ、スポーツカーとしての血なのである
R32型誕生から5年
GT-Rチューンにはさまざまなノウハウが出そろった
足まわり、アテーサE-TS、ボディ、エンジン、エアロetc.
ライトチューンから超ヘビーチューンまで
GT-Rを取り巻く世界は止まることを知らない
ほぼ出尽くした感のある全ノウハウを
あますことなく網羅する
まさにそのためにこそ、ハイパーレブは全力を傾けた
次期GT-Rがどんなポテンシャルを発揮するかは
現時点ではまだわからない
しかし、次期モデルがどんな姿で現れようと
現GT-Rが色あせることなど、まずないだろう
だからこそ、あえていま、この本をつくった
類まれな名車をより磨き輝かせるために
不世出の名車にいつまでも乗り続けるために
この本を隅から隅まで利用していただきたい
おそらく、あなたの自慢のGT-Rは
まだ目覚めきってはいないはずだ



GT-R



極めろ!!



究極のチューンドマシンたちの実力を、ゼロヨンテストで徹底分析



**全国のメーカー、ショップが精魂を込めて作り上げた自慢のGT-R
ライトチューンからドラッグスペシャルまで
様々な仕様のクルマが谷田部テストコースに集結した
そのポテンシャルと、秘められたノウハウの
すべてが、いま明らかになる!**

Photos／Akira Takahashi, Tetsuyuki Urabe, Hiroharu Sato
Text／Akihiro Takahashi
協力／クラッチワーク



パワーと足のバラ
を削る。GT-Rは



ハイパーレブ「GT-R」
谷田部ゼロヨン　参加車リスト

RSデルタ
アバンス名東
アンフィニレーシング
ウィズレーシングカーズ
ヴェイルサイド
HKS
エスプリ
エモーションR
オーテックツカダ
オートサービスモリ
カキモトレーシング
ガレージザウルス
グリットカーライフクリエーター
GTショップエンドレス
JUNオートメカニック
ステルス
スピードショップターボ
銭谷自動車
トップシークレット
トライアル
ネットワーク
ファリーナレーサーズ
マインズ
リコーレーシング
（50音順）

ゼロヨントライアルが最適だ。そのために今回、総勢24台が谷田部テストコースに集結した。

完全なドラッグ仕様からストリートチューニングを意識した仕様まで、その手法はさまざまだ。どの仕様がトップに位置するということではなく、ショップが何を狙い、どんなクルマをイメージしてチューニングをしているかを見ることがここではポイントになる。チューニング内容によってタイムは大きく異なるが、重要なのはそのアプローチの方法なのだ。

そのためにこれまでに培ったノウハウを発揮してもらう場として、ゼロヨントライアルが有効と考えたい。

この場で必要なのは700馬力、800馬力ともいわれるエンジンパワーだけではない。スタートから400mを走り抜くための耐久性や燃料セッティングのほかに、スタート時のトラクションを稼ぐためのサスペンションセッティング、またアライメントセッティングなど多くの要素が含まれる。

だから、ゼロヨンなのだ。各ショップのチューンドGT-Rに盛り込まれた数多くのノウハウを見れば、それはさまざまなパターンのGT-Rチューニングを知ることにつながるのだ。

クルマ業界のみならず、チューニング業界にも大きな影響を与えたGT-R。このGT-Rの本当の魅力とそこに含まれる速さはどこにあるのか。

各ショップが独自の仕様を持ち込んで取り組むゼロヨントライアルによって、GT-Rチューニングの秘密を探る……。

ンスでタイム
ここまで進化した



チューナーたちの心をつかんだGT-Rの実力

素性のいいRB26DETTとそのパワーを無駄なく伝えるアテーサE-TSが組み込まれた4WDの駆動系によって、その地位を不動にしたGT-R。ネームバリューだけでなく、チューニングベースとして、絶大な人気を誇っている。

そのGT-Rも発売からすでに5年が過ぎた。ところが現在でもその爆発的人気は衰えるところを知らない。この陰には完成されたGT-Rチューニングが潜んでいる。効果的なチューニングを施せば、ノーマルとは比較できないほどのポテンシャルを発揮できるのがGT-Rなのだ。だからこそ熱い支持をいまだに受け続けている。

ノーマルでは味わうことのできないGT-Rの速さの秘密はどこにあるのか？そのチューニングメニューとは？

発売とともにチューニングが始まり、これまで積み重ねてきたGT-Rチューニングも完成の域に近づきながら見えてきたポイントがある。

これまでにはエンジン各部にも多くのトラブルが発生した。バルブガイドしかり、オイルポンプしかり。各ショップがそのトラブルをひとつひとつ解決してきたからこそ、RB26DETTは完成されたと呼べるまでに成長してきた。

これまで各ショップで壊したエンジンは数知れないが、そこから生まれてきたノウハウが、このエンジンの速さと耐久性を追及してきたといえる。ところが単純にエンジンパワーを上げただけでは、GT-Rの速さを維持することはできない。このパワーに耐えるために開発され、煮詰められたマルチリンクサスペンションや、パワーを無駄なく伝えるクラッチパーツ、強化されたミッションに至るまで、各メーカーのアフターパーツ、そしてチューニングに直接携わってきたショップが大きく関係している。

エンジンパワーにともなったトータルチューニングが、GT-Rの魅力を倍増させ、完成の域に近付けたのだ。

その完成されたGT-Rチューニングを公表してもらうためには、ゼロスタートから400mといった、短いようで長い

レスポンスとパワーを引き出すVPCとパワーを生かすクロスミッションが効果を発揮！





0-400mタイム
10秒672
使用タイヤ
ポテンザRE710

リコーレーシング

ストリートゼロヨンを意識してチューニングされたエンジンは、低速域からフルブーストになるようなセッティングをしてきたというリコーレーシング。エンジン内部は1.2mmガスケットとオーバーホールぐらいだが、カムシャフトを68度にすることで、T51Sタービンを回す。そのため5700回転付近でフルブーストとなるが、この回転域以上をキープできるようにと、ルート６のクロスミッションを入れて、回転のつながりをよくするようなセッティングとなっている。足まわりはＦ６、Ｒ5.5kg/mmのスプリングに、ビルシュタインのショックを組む。●1.2mmガスケット、68度9.9mmリフトカム、HKS T51Sタービン、ARCインタークーラーほか

0-400mタイム
11秒399
使用タイヤ
ポテンザRE710

エモーションR

高価なIHIのRX６ボールベアリングターボがツインで装着されたエンジンは、フルカウンタークランクやH断面コンロッド、鍛造ピストンなど、フルにチューニングされてブースト1.8kg/㎠で700psオーバーを狙ってつくられた。が、今回はセッティングの時間がほとんど取れず、エンジンからミッション、サスペンションのすべてがベストとはいえない状態で、満足のいく結果にはならなかった。しかし、煮詰めさえスムーズにいけば９秒台も十分、狙えるはずだ。サスはトラストのショックにオリジナルのＦ９、Ｒ６kg/mmのスプリングを組む。●OS鍛造ピストン、H断面コンロッド、フルカウンタークランク、RX６タービン×２、トラスト６速ほか

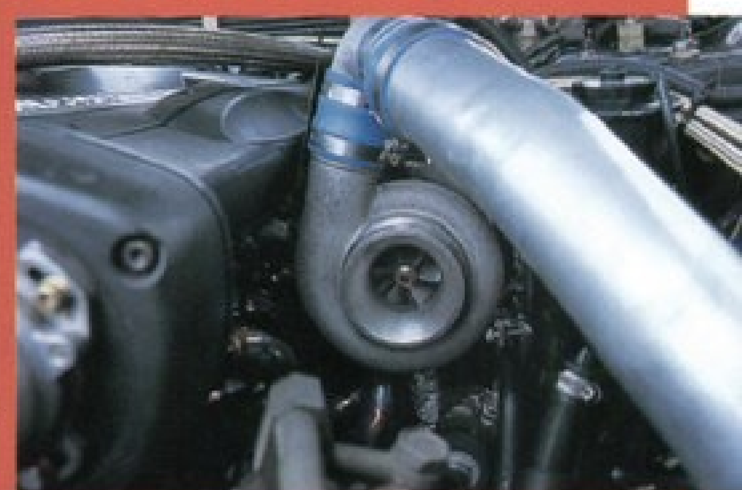


RX6タービンの実力はセッティングが合わず本領発揮は次の機会に

ストリートを意識したエンジンは中速からトルクフルのハイレスポンスねらい！



ネットワーク



ストリートでも乗りやすく、レスポンス重視で仕上げたエンジンは、ワイセコの鍛造ピストンと66／68度といったハイカムを組み込み、耐久性をもたせながらもTD07Gタービンを回すようなセッティングだ。この25Gタービンで中速域からトルクフルで乗りやすく速い仕様を狙ったが、時間の関係でセッティングが合わず、ブーストも１kg/㎠までしか上がらないといった結果になった。サスペンションはオリジナルキットでコニのショックにＦ10、Ｒ７kg/mmといったバネレートで、トラクションもかかるという。●ワイセコ88mm鍛造ピストン、66／68度9.6mmハイリフトカム、TD07·25Gタービン、トラストRCウエストゲートほか

0-400mタイム
11秒786
使用タイヤ
グランプリM５



エモーションR ☎0276-75-5451
リコーレーシング ☎0569-73-5989
ネットワーク ☎0587-66-1411

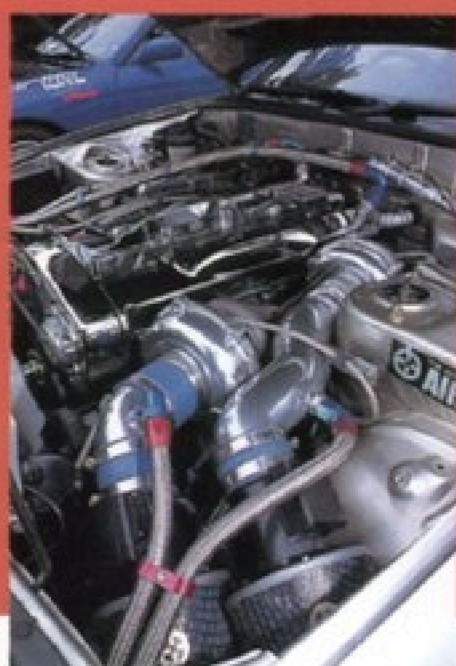
GTショップエンドレス

0-400mタイム
10秒068
使用タイヤ
アドバンネクサス

ハイパワーのストリート仕様でコンスタントに10秒台前半をマーク

ドラッグボディでは9秒台の実力をもつエンドレス。今回持ち込んだGT-Rはストリート仕様を意識しながら、86mmの鍛造ピストンや66／68度のカムを組み込み、ハイパワーに対応するエンジンを搭載している。TD06Sの20Gといったシングルで400psを越えるタービンをツインで回すセッティングなのだ。最終の設定ブーストは1.6kg/cm²。このとき800ps近くのパワーを引き出す。そのためサスペンションは車高調整付きショックとF5.5、R4.5kg/mmのスプリングを組み込む。●86mm鍛造ピストン、圧縮比9、66／68度9.6mmリフトカム、TD06・20G-8cm²×2、ツインウエストゲート、720ccメインインジェクター、トラストインタークーラーほか







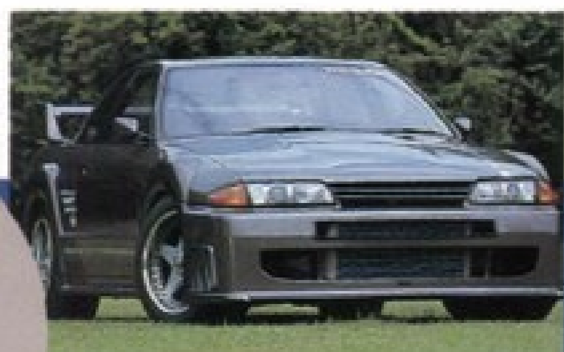
ストリートチューンでも10秒フラットはもう、射程距離だ!

"最強"を誇るGT-Rの実力はやはりすごい公道仕様のマシンがすさまじいタイムをマーク!

ヴェイルサイド

0-400mタイム
10秒012
使用タイヤ
トランピオFM9R

DTM風の外観をもったコンプリートカーはトータルチューンで走る場所を選ばず



コンプリートカーとしてストリートからサーキットまでトータルな性能を求めてつくられたヴェイルサイドGT-R。ハデな外観が目を引くが、オリジナルの鍛造ピストンやコンロッド、クランクに至るまでチューンされ、TD06LⅡを装着して800ps以上のパワーを誇っている。また、ミッションはトラスト製の6速が組み込まれ、ゼロヨンから高速サーキットまで対応してくれる。サスペンションはF9、R8kg/mmのスプリングを組み込み、arcのパイプスタビ、ピロテンションロッドを組み込んでいる。●オリジナル86mm鍛造ピストン、コンロッド、クランク、66／68度9.7mmリフトカム、TD06LⅡ×2、ツインウエストゲートほか





オールマイティな仕様でもGT-Rならここまでイケる!

ゼロヨンスペシャルじゃなくても好タイムをマークできる秘密は?



ストリートチューンに6速ミッションを組み合わせたが……

今回はSPLのハイデッキチューンのエンジンが間に合わず、内部はほぼノーマルで出場した柿本レーシング。そのためタービンはニスモを使い、ストリートチューンの見本のような仕様を持ち込んできた。ところがエンジンを乗せ終えたのが前の晩だったためにセッティングがままならず、本番でもエンジン不調で満足に走れる状態ではなかったという。それでもブースト1.5kg/㎠ながら11秒台をキープしている。サスはオリジナルのショックにF4.3、R3.95kg/㎜といった柔かめのセッティングでトラクションもかかるという。●ニスモタービン、KR-ROM、APトリプルプレートクラッチ、トラスト6速ミッション、オリジナルサスキットほか



0-400mタイム 11秒361
使用タイヤ ヨコハマレーシングレイン

柿本レーシング



絶妙なジオメトリーセッティングでパワーを有効に生かす!

車検対応のストリートチューニングを施し、コンスタントにタイムを出していたオーテックツカダGT-R。ニスモタービンを主体とした仕様ながらもボディ軽量などを行なわずに目標タイムをクリアしているのはところはさすが。エンジンは1.2㎜ガスケットに64度のカムを組み込んだ程度で、ニスモタービンも強化アクチュエーター以外は特別手を入れていないが、絶妙なのがサスセッティング。ポジティブ傾向に振られたキャンバーはトラクションがかかると正規の値になるように計算されているのだ。サスはオーリンズにF8、R6kg/㎜のスプリングを組み込んでいる。●1.2㎜ガスケット、HKS64度9㎜リフトカム、ニスモタービンほか

チューニングノウハウ ●PART1●

タービン

楽しむ仕様をつくるのなら、タービンの選択はじっくりと悩むこと

各ショップの狙いによって、ゼロヨン用に持ち込んだGT-Rでもタービンの選択は大きく異なる。ハイパワーを狙うのであればT51SといったビッグシングルターボやTD06、もしくはIHIのRX6といったようなツインターボがベストだといわれている。ところがストリート仕様を中心にレスポンスと扱いやすさを考えるのであれば、ニスモタービン、ニスモタービン改、もしくはTD07Gのシングル、TD05ツインといったように、タービンバリエーションはそのショップの方向性によってさまざまだ。

今回はノーマルのセラミックタービンといったところは少なかったが、これはノーマルタービンだとブーストを高めることができずに、タービントラブルが起こりやすいためだ。ノーマルタービンだと低回転域はレスポンスもいいが、高回転になるとエンジンがタレるようなフィーリングになってしまう。ゼロヨン仕様でのタービン選択は非常に難しいが、低速からレスポンスしてパワーバンドを外さないタービンのほうが安定してタイムを出せるようだ。

その見本となる仕様がオーテックツカダやオートサービスモリ、マインズといったようにニスモタービンを選択しているショップ。ただしここ一発となるとTD06や06Lのようにひとつのタービンで400から500psを絞り出せるハイパワー狙いのツインターボ仕様のほうがいい。

極端にハイパワーに振った仕様なら9秒台を狙うことはできる。しかしながら、そこまでパワフルなエンジンにするとなると、エンジンまわりにしっかりと手を入れなくてはならなくなり、チューニング費用も一気に跳ね上がる。その代わりに9000回転オーバー、ブースト圧もほぼ限りなく2kg/㎠に近いエンジンにすることができる。中途半端では9秒台のタイムを安定して狙うことは難しいようだ。

もちろん800psオーバーといったように、そこまでハイパワーになれば、それなりのサスペンションも必要になることは言うまでもない。エンジンがハイパワーだからといってタイムが簡単に出るようなら、どこのショップもそれほど苦労することなく、いいタイムをマークすることができるはず。

タービン設定とブースト圧によってある程度のパワーは見えてくるが、極端にゼロヨン仕様と割り切らない限り、ハイブーストにすることはない。これはエンジンの耐久性の問題で、ストリート仕様として作るのであれば頻繁にオーバーホールすることはできないからだ。しかもそのコストは莫大なものになることは見えている。ストリートでエンジンに負担をかけないのなら、TD06クラスでもブースト圧は1.5～1.6kg/㎠くらいにとどめておきたい。エンジン側に手を入れているのであれば、問題なく600psオーバーのパワーを満喫できるはずだ。

またノーマルタービンから容量の大きいタービンに交換するのなら、カムの交換も行ないたい。64度ぐらいでも十分な効果を発揮してくれる。RB26DETTはタービン交換と同時にカム交換を基本と考えておくと、エンジンフィーリングとパワーは満足のいく仕様になることを頭に入れておくといいだろう。フィーリングとレスポンスを重視するなら、タービンサイズを大きめにしないこと。TD06ならLⅡぐらいまで。シングルターボを考えているのなら、TD07の25Gぐらいまでと思っておくといい。

大きいサイズのタービンは6000回転を超えてからのパワーはすさまじいほどの迫力があるが、よほど馴れていないと手に負えない。それよりも扱いやすさをもっていながら、高回転域でパワーがあったほうが自分が無理することなく楽しむことができるはずだ。



タービンの選択がエンジンの性格を大きく左右する

トライアル

通勤にも使っているというストリート仕様を持ち込んできたトライアルGT-R。エンジンは東名の鍛造ピストンに1㎜のガスケット、66／68度のハイカムが組み込まれしっかりとパワーに対応させている。このエンジンにトラストのニュータービンであるTD06 LⅡの6㎝²をツインで組み合せ、ブースト圧は1.5kg/㎝²に設定。最大パワーは約600ps。サスはオリジナルのビルシュタインベースのショックにF12、R10kg/㎜レートのスプリングを組み合わせているが、リヤは硬めでトラクション不足だったという。●東名88㎜鍛造ピストン、1㎜メタルガスケット、66／68度9.3㎜リフトカム、TD06LⅡ×2、HKS RCウエストゲートほか



0-400mタイム 11秒163 使用タイヤ アドバンネクサス



通勤快速仕様ながらあなどれない600psのパワー

0-400mタイム 10秒987 使用タイヤ ポテンザRE710

オーテックツカダ

0-400mタイム 10秒774 使用タイヤ ヨコハマレーシングレイン021R



乗りやすさを重視すればストリートでも10秒台をマーク

乗り手が変わってもコンスタントにタイムが出せるような仕様を目指してつくったというオートサービスモリGT-R。エンジン内部はメタルガスケットに66度のカムが組み込まれる程度で、特別ハードなチューンは行なっていない。タービンもニスモに換えているが、燃調とカムの変更にともない低速から使えるため、狙い通り乗りやすさを重視した仕様といえる。それでもブースト圧は1.5kg/㎝²に設定されているため、マックスパワーは500psを越える。サスペンションはJAMレーシング製を使ってF10、R7kg/㎜に設定されている。●1.2㎜メタルガスケット、スクーデリヤ66度9.3㎜リフトカム、ニスモタービン改、ARCインタークーラーほか



オートサービスモリ



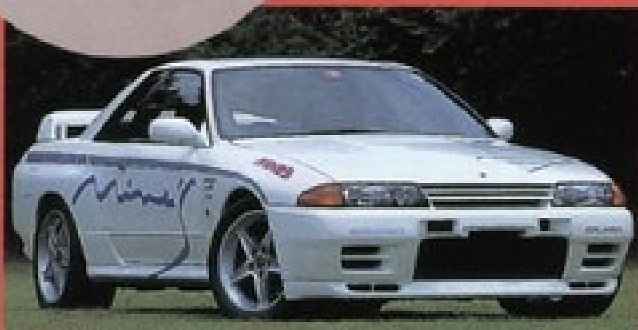
シチュエーションに合わせたセッティングを行ない、チューンはおとなしめでも常にいいタイムを出してくるマインズGT-R。ゼロヨンではフロント、リヤともにキャンバーを立て、トーインは0㎜というように徹底してその場所に合わせたセッティングだ。エンジンは1.2㎜ガスケットのほかにニスモタービン改を装着しているが、最大パワーはそれほど狙っていない。コンスタントに11秒台をキープしながらも10秒台が出る仕様ではないと言い切るように、標準を外さないところがマインズチューンなのだ。●ニスモ改タービン、エスタオーリンズSPLサス、F13、R11スプリング、スポーツリンクキットほか



舞台に合わせたジオメトリーで、ベストコンディションをキープ

0-400mタイム 11秒243 使用タイヤ ファルケンRX-04V

マインズ





仕様を見極めろ!!

狙いをしぼれば、自分のクルマに何が必要かが見えてくる

チューニングノウハウ ●PART3●

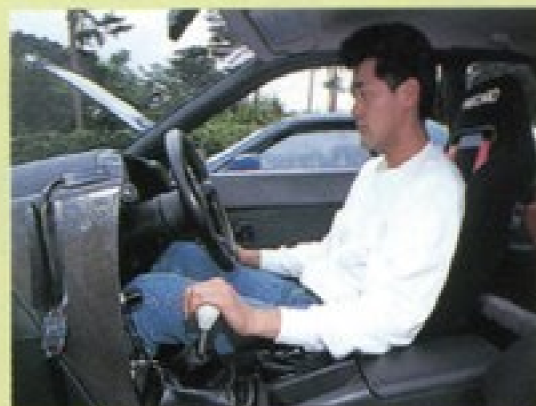
ミッション

エンジンパワーを有効に生かすならギヤ比をクロスする!

RB26に組み合わされる純正のミッションは、ギヤ比の設定が非常に悪いといわれている。これはとくに1速と2速、4速と5速が離れているからだ。そのためゼロヨンとなると、ギヤ比の関係でタイムを詰めることがシビアで難しくなってくるという。しかもパワーを追及したエンジンとなるとパワーバンドも狭くなる。おいしい回転域を使っていないとタイムロスが大きくなる可能性があるのだ。

そういった不満の声が多いために、各メーカーでギヤ比をクロスさせたミッションを発売している。最近とくに人気なのが、トラスト製の6速ミッション。ノンシンクロのドグタイプながら、そのつながり具合は使っているショップのどこでも好評だ。ただしシンクロがないために、慣れないとストリートでは使いづらいという。逆にいえばドグタイプのため、強引に入れられるといったメリットもあるようだが……。また価格的にも85万円と安いパーツではないため、ゼロヨンや高速サーキットなどを狙っていないと宝の持ち腐れになる可能性もあるので、目的をもって装着したい。

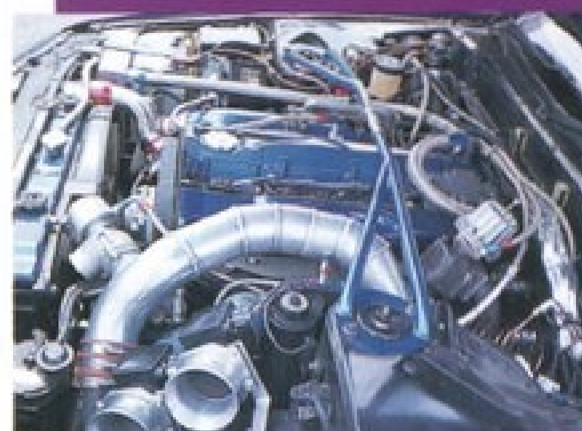
もうひとつ発売されているのは、ルート6製の1～3速クロスミッション。これは純正のようにシンクロも付いているためにストリートでは乗りやすいといわれている。ただし3速と4速のギヤが若干離れているためにゼロヨンに的を絞ってしまうと使いづらい面も出てくるという。裏技としてこのクロスミッションに5速ギヤだけHKS関西製のギヤを組み合せるといった方法もあるようだ。この設定なら3速と4速がちょっと気になる程度で、5速までのつながり具合はよくなるという。いずれにしてもミッションまわりのチューニングとなると走る場所を選択してから組み込むことが必要だ。筑波サーキットのような小さめのコースでは、ギヤ比が合わないといった声もあるように、走る場所やエンジンパワー、トルク特性などを加味して目的に合わせて使い分けることが必要である。



クロスミッションはパワーバンドのキープに有効

アバンス名東

HKSのT51Sタービンを組み込み、シングルターボでの限界に挑戦しようとつくり上げたエンジンだったが、トラブルが起こり、時間の関係で不参加となってしまったアバンス名東。エンジンまわりは87mmの鍛造ピストンに68／70度のハイカムを組み込み、ビッグシングルを回すようにセッティングされている。伝達系も抜かりなくクラッチはOSのトリプル、ミッションはトラストの6速を組み込んで、エンジンのパワーを有効に生かせるようになっている。足まわりはオリジナルの車高調整にF10、R9kg/mmのスプリングを組み込んでトラクションを稼ぐ。●87mm鍛造ピストン、メタルガスケット、68／70度10.5mmリフトカム、HKS　T51Sタービンキット、トラスト6速ほか



ブースト2kg/cm²のエンジンが無念にもブロー!



トラブルのため計測できず

ファミリードライブからストリートゼロヨンまで、場所や用途を選ばず楽しめるクルマを目指してつくり上げた銭谷GT-R。エンジンは鍛造ピストンからH断面コンロッド、68度のカムまでほとんどに手が入れられる。タービンはIHIのRX6の2基掛けでブーストを1.8kg/cm²にセットして700psをオーバーする。この仕様で組んでから半年以上、毎週ゼロヨンやドライブを楽しんでいるが、エンジンに関してはこれだけのパワーながらまったくのノートラブルという、高い耐久性も誇っている。足まわりは、ビルシュタインのダンパーにオリジナルのスプリングという組み合わせ。●88mm鍛造ピストン、68度10.5mmリフトカム、IHI RX6タービン×2ほか。



銭谷自動車

オーバー700psのパワーとドライブも気軽に楽しめる扱いやすさをもつ



0-400mタイム
10秒511
使用タイヤ
ヨコハマレーシンググレイン

エンジン、足……チューンドカーの

0-400mタイム
10秒891
使用タイヤ
グランプリM3



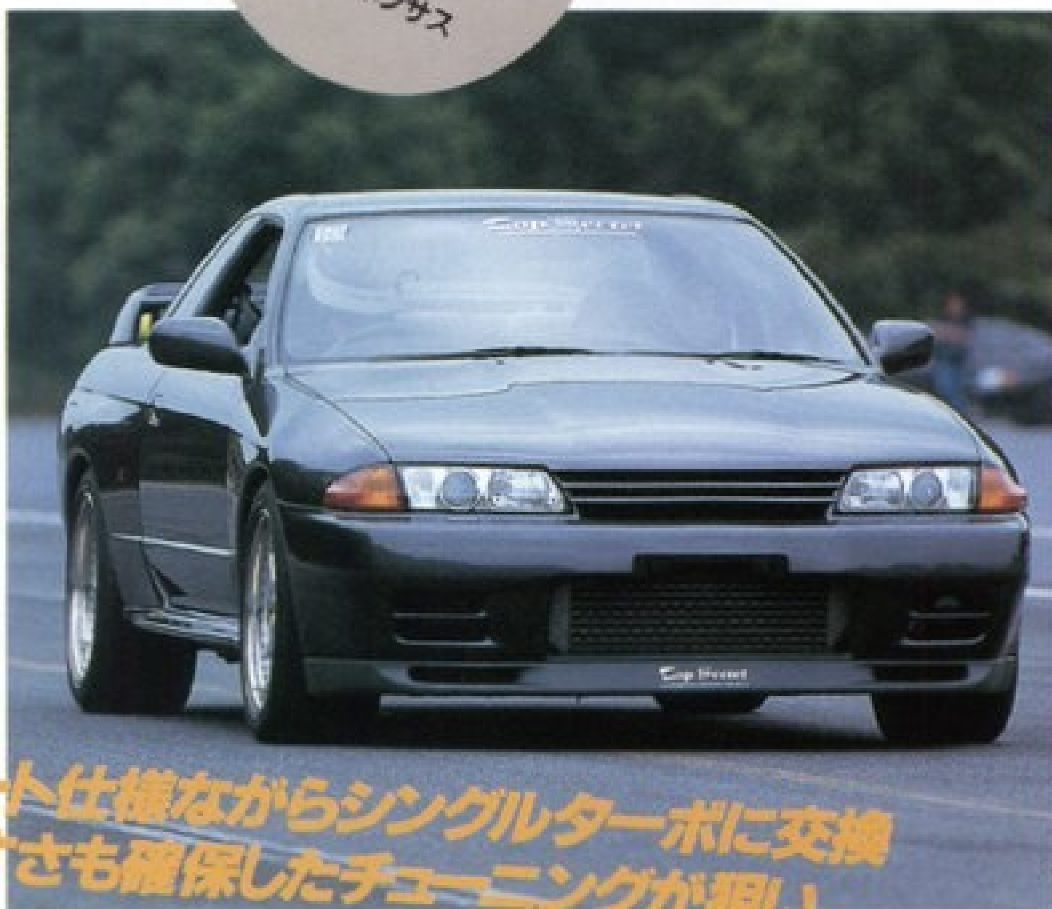
ストリート仕様ながらTD06タービンで800psをキープ



お買物仕様が主体のGT-Rを持ち込んできたアンフィニレーシング。エンジンはバランス取りが行なわれたほか、メタルガスケット、66度／68度のカムが組み込まれTD06の20Gを回せるようなエンジンに仕上げている。このタービンのため高回転側はいいものの、低速域が辛いためにノーマルミッションでは1速から2速のつながりが悪く、タイム出しがシビアだという。タイヤがM3というのもタイムが詰められない理由だ。足はGABにF6、R4kg/mmの柔かめのスプリングを組み込む。●1.2mmメタルガスケット、66／68度9.5mmリフトカム、TD06 20G 8cm×2、HKSインタークーラー、OSトリプルプレートほか

アンフィニレーシング

0-400mタイム
11秒190
使用タイヤ
アドバンネクサス



ストリート仕様ながらシングルターボに交換
乗りやすさも確保したチューニングが狙い



低価格で仕上げられるストリートチューンの見本仕様ということで、エンジン関係はトラストの1.6mmメタルヘッドガスケット以外は手を入れず、補機類をセットアップすることで、RB26の欠点を解消したトップシークレットGT-R。補機類関係でメインとなるタービンはTD07の25Gを装着し、大きめのサイズを設定しないことで、乗りやすさも持ち合わせている。そのほかインタークーラーもトラスト製をチョイスして、燃料関係はメインを550ccにしてコンピュータで燃料調整を行なう。サスはオーリンズのショックとF6、R5kg/mmのバリアブルスプリングが組まれている。●1.6mmメタルガスケット、TD07 25Gシングルターボ、インタークーラーほか

トップシークレット

チューニングノウハウ
●PART2●

メカチューン

エンジンに手を入れるのなら計画的に、それがRB26チューンで失敗しないコツ

RB26DETTをチューニングしていくとなると、その段階は3パターンに分けることができる。まずマフラー、VVC、エアクリーナー交換といった本当にライトな仕様。次が極端に大きいタービンを装着しないで、カムシャフトまで手を入れる仕様。残る仕様はピストンからコンロッド、クランクにいたるまで手を入れるフルメカチューンといったパターンだ。

RB26はハマればハマるほど手を入れたくなるエンジンだが、ある一定のパワーを境に極端にチューニングコストが跳ね上がる。というのも、もともとエンジンパーツ自体には、大パワーに絶えられるほどのキャパシティをもっていないからなのだ。そのためある程度計画的にチューンを進めないと、最後の仕様まで行き着いたはいいがすぐ壊れてしまう。それよりもできるだけ無理をしない仕様を作り上げるほうが、長く乗れるコツといえる。

まずパワーだが550psまでなら、エンジン内部に極端に手を入れなくてもガスケット、カムシャフト交換で済む。ただし、ちょっとでもブーストを高めに設定すると、ピストンは簡単に壊れる。もしこれ以上のパワーを求めるのなら、タービン設定も最初から大きめにして、鍛造ピストンを組み込んだほうがいい。650psぐらいまでは行けるはずだ。ただし、レブリミットを守らないと、今度はコンロッドが簡単に曲がる。もちろんクランクやオイルポンプなども同じことだ。もともと高回転に強いエンジンではないので、レブは8000回転に抑えることがコストを抑えることにつながる。

カムはスクーデリヤ、HKS、トラスト、JUN、東名製などがあるがバリエーションではHKSとJUNだろう。鍛造ピストンはHKS、トラスト、東名、ワイセコなど国産外でも出回っているが、レベルはほぼ同じと考えたい。ショップによっては独自のノウハウもあるので聞いてみるといいだろう。コンロッドはキャリロ製のH断面が主流だが、チタンコンロッドやI断面をオリジナルで持っているところもある。またショートピンヘッドのピストンとセットで使うコンロッドもあるようなので注意が必要だ。クランクシャフトはフルカウンターのクロワが一般的だが、JUNオートメカニックでも独自にフルカウンターを製作している。クランクにまで手を入れるとなるとコストは極端に跳ね上がることになるから、やはり計画的にチューンすることが、失敗しないコツといえるだろう。



大パワーに耐えるパーツを計画的に組み込むのがカギ

ウィズレーシングカーズ

買物からゴルフまで使っているという通勤仕様ながらも、内部までしっかりと手を入れたハイパワーのクルマを持ち込んで、狙うは10秒台。エンジンはオリジナルのフルカウンタークランクに鍛造ピストン、クロモリコンロッドまで抜かりなくチューンされ、TA45Sタービンを装着して600psを越えるパワーを発揮している。見た目はおとなしめだが、加速感を楽しめる仕様を狙っているために高回転側では抜群に面白い特性になっているのだ。サスはオリジナル減衰のビルシュタインにF10、R8kg/mmのスプリングを組み込んでストリートでも十分扱いやすい設定になっている。●鍛造ピストン、フルカウンタークランク、68度10.5mmリフトカム、TA45Sタービンほか

0-400mタイム
11秒457
使用タイヤ
ダンロップW1





オールラウンドな街乗り仕様で
アタックする予定もミッショントラブルが……

スピードショップターボ

0-400mタイム
11秒422
使用タイヤ
Fアドバングローバ
RポテンザRE710

ビッグシングルターボの
足代わり仕様で10秒を狙う





0-400mタイム
12秒066
使用タイヤ
ポテンザRE010

市販のパーツで固めた
ブーストアップチューンは
フルコピーが可能な仕様

ゼロヨン・テクニック

ベストタイムはバランスとテクニックに集約される!

ゼロヨントライはエンジンパワー、サスペンション、タイヤのほかに乗る人間のテクニックがタイムに大きく関係してくる。いいクルマに乗っていても、テクがついてこなければベストタイムは出ない。GT-RはFRベースの4WDといった特殊な機構のために独得なテクが必要になるが、パワーがあるほどシビアなのはどのクルマでも同じ。

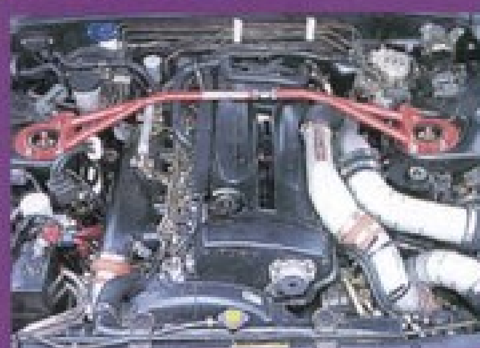


仕様を理解してこそテクが生きる

仕様にもよるがGT-Rは7000回転付近から一気につないだほうがいいといわれている。が、やはり問題になるのはホイールスピン。アクセルワークが微妙でなければ、タイムを出すことは難しいのだ。またリヤが滑り出してからフロントに駆動がかかるノーマルよりも、ある程度最初からフロントに駆動をかけるようにアテーサをコントロールするのも大切なポイント。それとノーマルミッションは大パワーに耐えられないが、これはシフト時の入れ方にも問題がある。シフトをストレートに入れないと、噛み合いが悪くて3速や4速が壊れるケースが多い。

オールラウンドに使えるために通勤などにも使っているごく普通の設定だというが、パワーは500psを楽に越えている仕様だ。エンジンはガスケットが組まれるくらいで、見た目にはエアクリーナーが交換されているぐらいだが、それでもポテンシャルは十分に高い。トータルチューニングを目標に、乗って楽しくなるクルマを耐久性を重視してつくりたかったという。サスはオーリンズにF9、R7kg/mmのスプリングを組み込みarcのスタビを組み合せている。今回はほぼ狙ったタイムをマークできたが、排圧がやや上がり過ぎたのでブーストを設定よりも少し落としたという。●1.2mmメタルガスケット、カムスプロケット、ニスモタービン改、EXマニ加工、インタークーラーほか

HKS

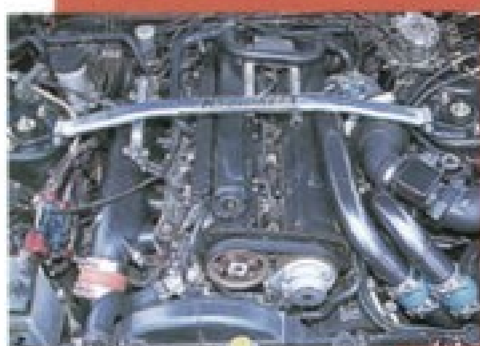




HKSで販売しているパーツで今回はブーストアップを中心としたファインチューン車を持ち込んできた。そのためエンジンのパワーは380psと控え目だが、市販のパーツでもここまでいけるといった見本を示す材料になりそうだ。エンジンは1.2mmのガスケット以外ノーマルでブーストは1.2kg/cm²。NEW EVCでブーストを制御する。また吸入効率アップのためにVPCを装着。そのほか排気系はスーパードラッガーマフラーを装着する。サスはアウトバーンサスキット。●1.2mmガスケット、VPC、Fコン、GCCⅡ、スーパーパワーフロー、スーパードラッガーマフラー、EVC、ETC、オイルクーラー、パイピングキット、チルトンクラッチほか

RSデルタ

0-400mタイム
11秒951
使用タイヤ
ポテンザRE710





おとなしめのエンジンルーム
これが人気のニスモタービン仕様

街乗りがメインのオールラウンド仕様を狙ったエンジンでエントリーしてきたスピードショップターボだが、ミッショントラブルが発生してしまったために急きょクルマをニスモタービンのブーストアップ仕様に変更してトライする結果となってしまった。本来予定していたクルマのエンジンは、ピストンも鍛造品に交換されエキゾースト側のカムも66度に変更されたT04Sタービン仕様だが、これは非常に乗りやすいという。もともとゼロヨンを得意とするショップなのだが、今回はトラブルが続き、本来の実力を発揮することができなかった。●88mm鍛造ピストン、EX66度10mmリフトカム、T04Sツインウエストゲートほか



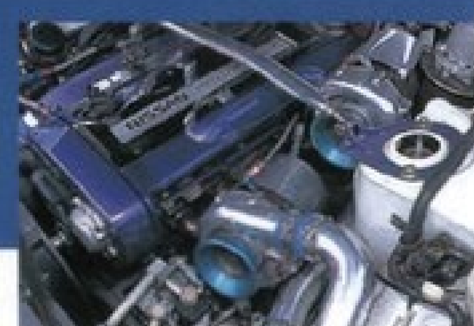
JUNオート メカニック

エンジン内部にまでしっかりと手を入れ、ビックパワーを確保。ストリート仕様ながらゼロヨンから最高速まで、どんな場所でも走れるフレキシビリティを持ち合わせたエンジンセッティングがJUNの持ち味だ。エンジン内部は88.5mmの鍛造ピストンにメタルガスケット、68度のカムを組み込み、強度を持たせながらK3Tのツインターボをしっかりと回せるエンジンにしている。サスはテイン製のショックにF9、R7kg/mmの直巻きスプリングだが、特別ゼロヨン専用の足まわりではないという。●オリジナル88.5mm鍛造ピストン、メタルガスケット、圧縮比8.3、68度9.7mmリフトカム、K3T×2、ルート6クロスミッションほか

オールマイティに使える ハイパワーセッティングが持ち味



0-400mタイム 11秒012 使用タイヤ アドバンネクサス



チューニングノウハウを自分のGT-Rに生かせ!

ショップ独自のデータがクルマをより速くする

チューニングノウハウ ●PART4●

サスペンション

トラクションと直進性のバランスを突き詰めたい

エンジンのパワーがアップしてくれば、それにともないグリップ力のあるタイヤをチョイスしないと、アテーサE-TS付きのGT-Rとはいえタイヤは簡単にグリップを失ってしまう。グリップするタイヤをチョイスすると、問題になってくるのは足まわりだ。パワーに対してもサスペンションのチューニングは必要だが、グリップのあるタイヤとなるとさらに条件は厳しくなるのだ。ゼロヨン仕様に限ってしまえば、タイヤのグリップ力でリヤのバネレートが決定するといっても過言ではないが、そのセッティングを見つけることが非常に難しい。

リヤタイヤをグリップさせるための考え方だが、まずある程度ストロークをさせてやることが必要だ。あまり突っ張ったサスペンションだと、タイヤのグリップが発生する前に一気に滑ってしまうことになるのでタイムロスは多くなる。ショックとスプリングでリヤの動きをゆっくりと行ないながらストロークを保つことができれば、リヤが動きながらクルマは前に進んでくれるのだ。ショップによってリヤスプリングのバネレートはさまざまだが、リヤの動きをゆっくりとさせるようなセッティングができていれば、ゼロヨン仕様に限っては問題ない。

また大切なのはタイヤの接地面積をどれだけ稼げるかだ。ジオメトリー変化によってタイヤの接地面積が変わってしまうが、これができるだけ少ないような設定に最初から合わせてしまえば、タイヤのグリップを最大限使えると考えたい。トーについてもこれは同じ。リヤは普通イン側に何mmか入っているが、トーは抵抗を増やして直進性を増やしているだけなのだ。そのためこの抵抗をなくすためにゼロヨン仕様はトーを0に設定することがいいといわれている。これはリヤだけでなくフロントについても同じだ。あとは前後の狂いをなくせば、直進性を確保しながら、そのタイヤの持つグリップを生かせることになるのだ。



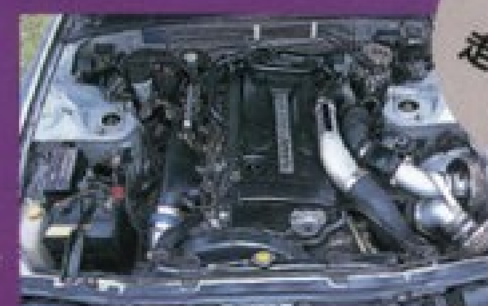
サスが動き過ぎたり、蛇行すると即タイムロスに

ステルス



ブーストアップ仕様を持ち込んだステルスだが、前日に行なったゼロヨンの練習時にクラッチを滑らせてしまい一度もトライできずに終わってしまった。エンジンはプラグの交換にとどめ、ブーストを1.2kg/cm²に設定して、燃料の調整をオリジナルCPUのステルスBタイプをチョイスしてマッチさせている。吸気系のエアクリーナーはフォルザ、排気系のマフラーはヴェイルサイド製を装着している。クラッチはOS製のツインプレートを組み込んだが、この部分にトラブルが出てしまった。●ステルスコンピュータ、フォルザエアクリーナー、ヴェイルサイドマフラーほか

トラブルのため走行できず



ブーストアップ仕様のベストタイムを狙うがクラッチトラブル発生

JUNオートメカニック☎0429-34-5335　ステルス☎03-3937-9018　スピードショップターボ☎045-972-3303　HKS☎0544-54-1985
ウィズレーシングカーズ☎0594-21-8375　RSデルタ☎0493-22-9671



コンペティションに勝つためだけにつくられた極限のゼロヨン仕様GT-Rたちの好タイムの秘密はいったいどこにあるのか？

現在、日本国内で正式に認められているドラッグレースはRRC（ロードランナーレーシングクラブ）主催以外にはない。そのRRCドラッグのなかで特別に区分けされているクラスに、GT-Rのワンメイクがある。パイプフレームを組んでカウルを装着したドラッグマシンにも対抗できるようなタイムをマークするGT-Rだからこそ、特別にクラス分けが行なわれているのだが、そこに出場することを目指して作り上げられたマシンが今回のテストにも4台ほど参加している。どのショップのマシンもドラッグレースで勝つことを狙っているだけあって、そのほとんどが9秒台もしくは9秒に手が届く範囲で好タイムをマークしている。

ところがドラッグ仕様とはいっても、レギュレーションの関係から大幅な軽量化は行なえず、エンジンに関しても特別なチューニングを行なっているわけではない。今回参加したマシンに関してもドラッグスリックを履かせているわけではないので、ストリートでも十分適用するようなノウハウを持ち合わせている。そのドラッグ仕様から、ゼロヨンでの速さを追及するようなノウハウが見えてくれば、ストリートチューンでは大きなプラスになるはずだ。なかには極端な方向性の部分や耐久性を無視したチューンもあるが、それ以外で得る内容は十分に活用が可能だ。

まずどのマシンにも共通してノウハウが盛り込まれているのがサスペンションセッティング。トラクションがかかるようにキッチリ煮詰めてあるため、スタートは抜群だ。これはジオメトリーをしっかりと見直したアライメントの適正化がポイント。もちろんリヤのバネレートなども柔かめで、タイヤをうまく使うところもドラッグセッティングといえるだろう。いずれにしてもエンジンからサスペンションまで、ドラッグマシンづくりは活用するメリットが多いはず。

4台のマシンを鋭くチェックしながら、ゼロヨンタイムをグーンとアップさせるスペシャルチューンを一気に公開だ！

9秒台突入! ドラッグスペシャルの実力を見よ!









チューニングノウハウ

ドラッグマシン

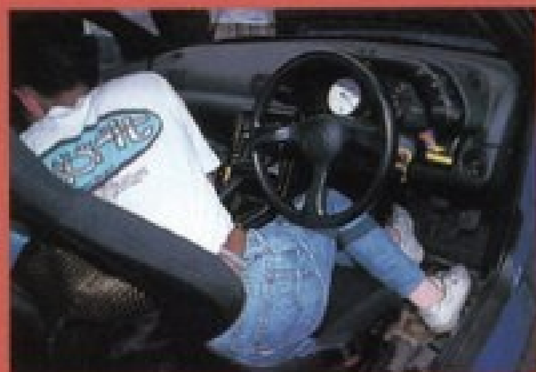
極限に挑戦するチューニングの秘密はこれだ

今回持ち込まれたドラッグ仕様のクルマに共通したエンジンチューニングを見てみると、ほとんどが高回転を回すためにクランクシャフトを交換している。強度があり、バランスがよくないと、簡単にエンジンが壊れてしまうことがわかっているのだ。また1万回転を越えるほどエンジンを酷使すると、ノーマルコンロッドではブロックに穴を開けることは確実だ。そのためH断面は必ずおごられている。

ファリーナ以外はブースト圧がかなり高めに設定されていることも共通した点だ。ブーストを高めることは直接的にパワーを高めることにつながることがこれでわかるだろう。ブーストを高めるためにはエンジン側の耐久力も必要になるし、充填効率を上げるためにはカムシャフトの交換も必要になる。単純にブーストを上げるだけではエンジン効率は最大限に高まらないのだ。そのためにバルブタイミングやポート形状など、各部をカムに合わせてセッティングしていかなければならない。

エンジンパワーは700psを簡単に越えているところがほとんどだが、クラッチはツインプレートないしトリプルが必ず使われている。またミッションは全車トラスト製の6速ミッションが使われているところも見逃せない。パワーバンドを上手に使うとなると、クロスミッションは必需品と考えられているようだ。回転さえあっていれば、クラッチを踏むことなくシフトアップできることも、タイムアップにつながり好まれる理由だろう。

サスペンションのセッティングだが、前にも触れたようにリヤをしっかりとストロークさせることを基本に考えたい。この動きをどう制御するかが、トラクションを生むポイントなのだ。逆にフロントは伸びを抑えるようにして動きを最小限にすることがポイントになる。こうしたチューニングを確実にしているところが、実際にいいタイムを生んでいるのだ。


大きなブースト計がただならぬ雰囲気を

MAX1万1000回転で2kg/cm²のブーストメタルトラブルがなければ……



グリットカーライフクリエーター

0-400mタイム
10秒419
使用タイヤ
ピレリP-ZERO C

9秒台を狙えるマシンでありながら、メタル系のトラブルで満足のいく結果を残すことのできなかったグリットGT-R。エンジン関係は87㎜の鍛造ピストンにメタルガスケットを組み込んで8.5の圧縮比に設定。これにIHIのRX6を2基掛けしてブーストを2kg/cm²でトライしている。MAX回転は1万1000というRBでは限界に近い回転数だが、十分にパワーはついてくるという。サスはテインのショックにF10、R8kg/㎜のスプリングをセットしてアライメントをとることでタイヤの接地面積を稼いでいる。●87㎜鍛造ピストン、66度9.7㎜リフトカム、圧縮比8.5、IHI RX6×2、トラストインタークーラーほか



市販ラジアルタイヤでトップタイムを狙うことを目標に仕上げてきたファリーナ。今回は前日までの雨のためにウエットセッティングをしてきたために足まわりが柔かめのようで、真っ直ぐ走るのに苦労したという。それでも9秒台に突入するのだから、このマシンのポテンシャルの高さがうかがえる。エンジンはオリジナルの鍛造ピストンにH断面コンロッド、フルカウンタークランクなどに手が入れられ、ツインで装着されたKKK K26の3072GDを回す。ブーストを高めてパワーを稼ぐ手法ではなく、エンジン本体にパワーをもたせて、トルクフルな特性を狙っている。●鍛造ピストン、フルカウンタークランク、H断面コンロッド、圧縮比8.3、KKK K26 3072GD×2ほか

0-400mタイム
9秒990
使用タイヤ
トランピオFM9R

市販ラジアル最速を目指してトルクフルなエンジン特性を狙う!





ファリーナレーサーズ

グリットカーライフクリエーター ☎048-222-0279
ファリーナレーサーズ ☎0562-46-8907

狙いはゼロヨンのみスペシャルGT-Rの秘密を探れ!!

スリックで９秒台前半を出さなければ勝てないRRCを戦うクルマたち



極端なSPLパーツ、加工を行なわずドラッグノウハウを凝縮！

ガレージザウルス

0-400mタイム
9秒836
使用タイヤ
ブリヂストンRE520（Sタイヤ）

ド派手なピンクメタリックにオールペンされたストックボディには、９秒台をコンスタントに狙えるエンジンが搭載されている。そのポイントとなるのが9.6といった高い圧縮比。低速からレスポンスのいいようになっているのだ。もちろんこの圧縮比でも耐えられるエンジンをもっていなければ、ブースト圧を1.6kg/㎠まで高めることはできない。そのためTD06の20Gでもエンジン特性は意外とマイルドになっているという。足まわりはオーリンズのＮ１スペックにＦ10、Ｒ９kg/㎜のスプリングにarcのスタビを組み込む。●オリジナル鍛造87㎜ピストン、Ｈ断面コンロッド、フルカウンタークランク、68度9.5㎜リフトカム、TD06・20G×２、トラスト６速、オリジナルマフラーほか





エスプリ

0-400mタイム
9秒699
使用タイヤ
ヨコハマレーシングレイン

エンジン内部はフルカウンタークランク、Ｈ断面コンロッド、68／70度カムを組み込むほかは、ノーマルピストンを使用している。それでもブースト圧を２kg/㎠に設定して800ps以上のパワーを絞り出す。このあたりのノウハウは公表できないが、ポイントは点火時期をイニシャルで35度以上にセットできるということ。これがヒント。そのためアクセルのつきもよく、トラスト６速ミッションとの兼ねあいからコンスタントに９秒台をマークしている。レブは１万回転以上だが、さすがにエンジンのメンテナンスはシビアになるようだ。●Ｈ断面コンロッド、68／70度10.8㎜リフトカム、フルカウンタークランク、圧縮比8.5、TD06LⅡ×２ほか



ブースト２kg/㎠に耐えるエンジンで驚異的なタイムをマーク！

Photos/Toshiki Kobayashi, Tetsuyuki Urabe, Shinichi Tsutsumi, Hiroharu Sato
Tuning Data Text/Akihiro Takahashi
協力／トライアル

GT-R デモカー



大



図



鑑

全38台集結

アルファ
AB-FLUG
アンフィニディベロップメント
イーストベアー
ウィズレーシングカーズ
ARC
AMR
HKS
HKS関西
エモーションR
オートセレクト
オートランド山形
エンドレス
カーパドックA&K
ガレージ伊藤
ジーベック
GTO
ジャム
ステルス
銭谷自動車
チャージ
TBO
東名自動車
トップフューエル
トップラン羽生
トライアル
トラスト
ネットワーク
ハセミ・モータースポーツ
BeeRACING
ファリーナレーサーズ
プラスワン青木
ブリッツ
マインズ
緑整備
モーターアソシエイションZ
ラック
ワークス奥寺
(50音順)

ボルトオンから フルチューンまで ショップ自慢の クルマを サーキットで フルテスト!

名車GT-Rを
より速くしよう、と
全力をそそぐ
全国のファクトリー
彼らが作り上げたクルマには
数多くのノウハウが
詰め込まれている
その秘密を探るには
走ってみるのが一番!
誰もやったことがない
GT-Rデモカー
フルテストの始まりだ!



TEST GROUND

●エビスサーキット・西コース



東北、関東、中部のデモカーをテストしたのは、福島県のエビスサーキット。ここは東と西のふたつのコースがあるが、今回は新しい西コースを使用。全長は2200mで、ストレートをタイトコーナーでつないだレイアウト。

●TIサーキット英田



関西のショップのデモカーをテストしたのは岡山県のTIサーキット英田だ。今年はF1パシフィックGPも開催された。今回は全長3702mのフルコースを使用し、TI会員のトライアル・牧原社長のご協力でテストを行なった。

テストドライバーはこの3人だ!

さまざまな仕様のチューンドGT-Rを、一堂に集めた今回のテスト。試乗を行なったのは、瀬在仁志氏、日下部保雄氏、木下隆之氏の3人のテスターたちだ。全員、R32のGT-Rは常日頃からたっぷりと乗り込んでいるだけに、バラエティ豊かなチューンドカーのインプレッションも的確。街乗り仕様からバリバリのレース仕様まで、思う存分GT-Rでラップを重ねてもらったぞ。


瀬在仁志


日下部保雄


木下隆之

マインズ MINE'S

☎0468-57-3313



恐るべき高レベルでのバランスが身上
おとなしい外観のクルマがレースカーを上回る速さを見せる

やみくもにパワーを上げたりせず、クルマ全体のバランスと的確なセッティングによって好タイムを叩き出すマインズGT-R。はたしてどこにそんなポテンシャルが隠されているのか、不思議でならなかった。

代表の新倉さんが自らに課した、いくつかのこだわりの中でいかに速いマシンに仕上げるかが狙い。したがって、内装はロードカーそのままで、恐るべき性能を匂わせるものは、コクピットにいるかぎりほとんど感じない。

しかし、実際にアタックをしてみて、すべてを納得した。とにかくウイークポイントが見当たらない。加速や旋回速度でタイムを稼ぐというより、タイムロスを防ぐ方向でクルマがつくられている。アラを探すつもりで走り込んでみても、決定的な欠点が存在しないのだ。

たとえばエンジン。パワーバンドに突入しても、目の玉が飛び出るほどのパワーフィールはない。一般からすれば十分にパワフルだが、チューニングカーとしては、常識的なレベルにある。N1仕様に準じているからそれも納得できる。

しかし、低回転域からのトルクの充実ぶりは見事で、ギヤ比の合いづらいエビスサーキットのどのコーナーでも、無駄なく加速してくれる。レスポンスも良く、扱いやすさは天下一品だった。

足まわりのセッティングも見事の一言。限られたパワーをしっかりと路面に伝えてくれる。旋回したいときは、テールスライドを利用することもできるセッティングなのだが、肝心の加速区間では、しっかり挙動が安定してくれる。まったくロスなく、加速に結びついていくのだ。まさにかゆいところに手が届く感じがする、質の高さがうかがえる。

言い古されたフレーズだが、羊の皮を被った狼とは、まさにマインズGT-Rに与えられた言葉のようだ。市街地にいるかぎり普通のスカイラインが、サーキットに足を踏み入れた瞬間に、レーシングカーを上回る最速マシンに豹変する。こんな痛快なマシンは、今まで見たことも、聞いたこともない。 (木下隆之)

TUNING DATA

走行場所に合わせて確実にセッティングを詰めてくることでは定評のあるマインズ。朝方降りだした雨のためにピット内で細めのスタビライザーに交換している光景は、さながらレーシングマシンのピットのよう。エビスの西コースはデータが少ないということだったが、さすがにセッティングの詰め方は的確でドライバーも不安なくドライビングしていた。エンジン仕様はヘッドガスケット交換にニスモタービン改のお馴染みの仕様だが、コースに応じてインジェクターをノーマルに戻すなど、ゼロヨンのときとは細かくセッティングを変えている。足まわりはエスタスポーツリンクにオーリンズベースのSPLショック、F13、R11kg/㎜のスプリングを組み合わせる。●1.2㎜メタルガスケット、ニスモ改タービン、ニスモクラッチ、エスタSPLサーキット仕様サスほか



バランス取りされたエンジンは、ニスモタービン改で500ps以上のパワーをもっているが、レスポンスを重視してセッティングされている。

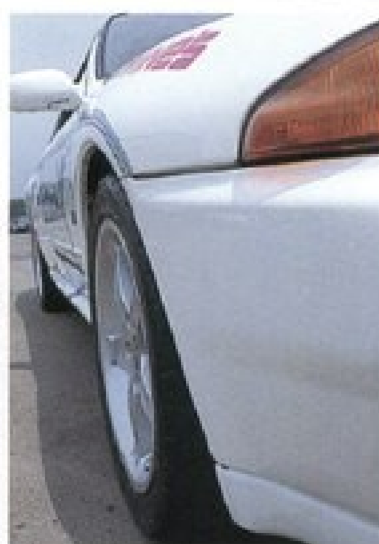
トランク内にはアテーサE-TSを制御するコンピュータが。このコースではノーマルインジェクターを使うなどレスポンス重視。



フロントのキャンバーは2度前後、トーはインに1㎜程度付けられている。車高も決して低くなくストローク量も確保される。

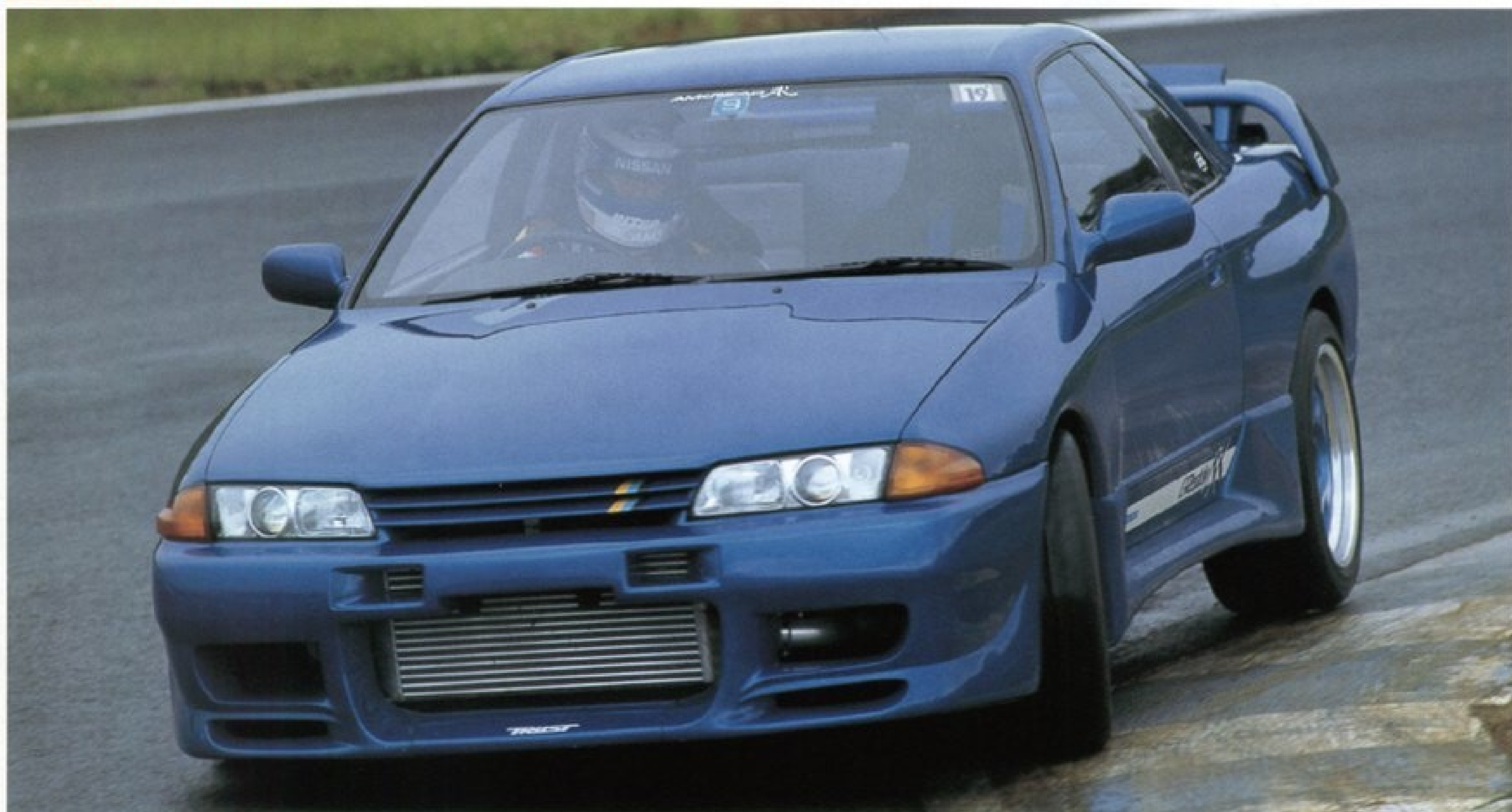


オーリンズベースのショックにスポーツリンクキット、スタビライザーが組み込まれる。フロントのブレーキにはオリジナルのブレンボが装着されている。



トラスト TRUST

☎0479-77-3057



圧倒的なパワーを誇るハイチューンマシン、グレッディRX ストリート仕様でオーバー600psを誇る荒馬だ

このパフォーマンスはハンパじゃない。すでに数年前から開発が進められてきたことは紹介されていたので、知っている人は多いマシンかもしれないが、僕が試乗するのは初めて。「雨だから、注意してくださいよ」と、優しい声をかけられて、コースに乗り入れた。

エンジンはここでは書き切れないほど、細部まで手が入っている。ブレーキはブレンボのCカー用。ミッションは6速。サスもかなりハード。サウンドも勇ましい。そのままレースに出場しても、まったく不思議ではないほどの仕様だ。

マックスパワーは630psに達する。本来はブースト圧1・8kg／㎠だそうだが、この日はそれよりわずかに低い設定にせざるをえなかったのが残念。それでも、かなり強烈な加速力を示した。

なんと8500rpmが常用回転域で、9000rpmまでまったく一瞬にして吹け上がってしまう。リミッターさえなければ、1万rpmも夢じゃないと感じてしまう。クロスした6速ミッションを次から次へチェンジすると、それこそ強引なまでに激しくダッシュを繰り返すのだ。そのたびに、275／35-18のRE710をもってしても簡単にホイールスピンしてしまうほど。たとえそれが3速でもだ。

グループAのGT-Rほどパワフルではないにしても、ビッグワーに慣れていないドライバーには、容易にはスロットルを踏み込めないだろう。レースカーと比較するのは酷かもしれないが、それ以外に、このパワーに見合う尺度が見当たらない。それほど、強烈な出力なのである。そしてこのマシン、ストリート仕様で最速を狙っているのだが、これで街を流すのにはさすがに抵抗がある。

高回転域を充実させた代償に、ブースト圧がピークに達するまでの中速域で物足りなさを感じてしまう。クロスした6速であるから、多少ロスは防げるが、それでも低速コーナーなどでは、回転域をはずすこともあった。あくまでサーキット仕様に近いセッティングであることを、付け加えておこう。

（木下隆之）

TUNING DATA

MAXパワーは630ps!! トラストのワークスマシンともいわれるこのグレッディRXには、オリジナルのピストンからカムシャフト、コンロッドにいたるまで、そのほとんどに手が入れられている。タービンはTD05の16Gがツインで装着され、設定ブーストは1.8kg/㎠!! 路面がヘビーウェットといった最悪の状況だったために、走行時のブーストは1.5kg/㎠に落とされていたが、それでも加速力は強烈だ。ショックは試作のGREX PROにF16、R14kg/㎜の試作スプリングを組み込むが、市販ラジアルでは抜群の性能を誇るRE710の275サイズを履いても、このパワーにこの路面ではまったくグリップしてくれないようだ。

●オリジナル87.5㎜鍛造ピストン、H断面コンロッド、68／70度ハイカム、TD05 16G×2、4層RCインタークーラー、Cカー用ブレンボほか



エンジン内部までしっかりとチューニングされ、TD05の16Gを装着。インタークーラー、オイルクーラーなど、エンジンの仕様にマッチしたパーツをチョイス。



フロントフェンダー内部にはインタークーラーに向かうパイピングが通される。効率を考え曲げを少なくされているのだ。





フロントにCカー用のブレンボが装着されているため、前後のブレーキバランスを取るプロップバルブは必要だ。

カラーリングといい130φの出口を持つマフラーといい、ただものではない雰囲気をもつグレッディRX。



試作のショックとスプリングが装着され、ブレーキはCカー用のブレンボに交換されている。



ジャム JAM

☎03-3690-1610



コストパフォーマンスに重点を置き サーキットで楽しい足とエンジンに変身

ストリートからサンデーレースまでをカバーし、おまけにコストも最小限にとどめたい、という、何ともわがままな注文に応えてくれたのが、JAMチューンのGT-Rだ。何しろJAMと言えばコンプリートカーをバンバン出しているぐらいのチューナーだから、それこそチューニングの幅は非常にワイド。今回はコストパフォーマンスを最優先して、お手頃のモデルをもってきてくれたのだ。

チューニングメニューを見ても、ごくわずかな範囲しか手を入れていないことがわかってもらえるだろう。しかしながら走りのほうは元気いっぱいなのである。まず、スロットルに対してパワーが力強く立ち上がってくる。腹にひびくような低周波サウンドによるところも大きいかもしれないが、パーシャルぐらいからガバッと開けると、ターボならではの急激なパワーの盛り上がりを見せる。低回転域ではノーマルと変わらないようなパワーフィールだけど、4500rpmを越えたあたりからはどこから踏んでも、ガツンと強力な加速力が得られるのだ。エンジン本体がノーマルにもかかわらず、いかにも別モノといった印象を与えてくれるのはすごい。

もちろん走りに関しても十分に楽しませてくれる。タイトターンではあまり本性を見せないが、中速コーナーなどではスロットルで積極的に姿勢をつくっていくことができる。パワーがフルにかかっているところで、スロットルをチョコッともどせば、荷重は瞬時にフロントへ移り、切れ味鋭く舵を入れていくことができるのだ。ただ単に中高速域でパンチ力が与えられただけではなく、スロットルコントロールが実に行ないやすいのが魅力的である。

最初はやや乗り心地が固いかな、と思ったものの、これはあえてコストを抑えようと車高調を用いなかったため。それを考慮すればロードホールディング性も良く、コストパフォーマンスが実に高いサスと言える。FR的な走りを見せてくれるから、誰でも乗りこなせそう。狙い通りの完成度だ。

(瀬在仁志)

TUNING DATA

ストリートからサンデーレースまで楽しめるように仕上げられたジャムGT-R。エンジンまわりのチューニングはファインチューンに抑えられているが、マフラーだけでなくフロントパイプが交換されるなど、フィーリングをアップするようなパーツはキッチリ交換されている。またサーキット走行を考え、クラッチもニスモの強化カバーにメタルディスクがおごられ、フライホイールを軽量化するなど、ここでもフィーリングを重視してセッティングされている。サスペンションはオリジナルのショックにフロント4.7、リヤ3.4kg/㎜の柔かめのノーマル形状スプリングが組み込まれ、ハンドリング性能を高めるニスモのテンションブッシュに交換されている。●オリジナルコンピュータ、試作76~101φマフラー&フロントパイプ、トルクスプリットコントローラーほか



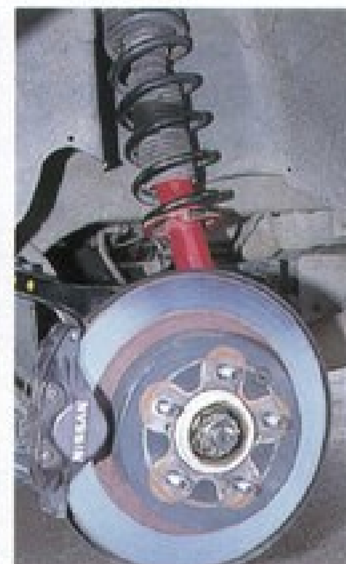


エンジンまわりは手を入れず、コンピュータと排気系にこだわってチューンされている。クラッチまわりはニスモの強化パーツで、サーキット走行にも対応できるようになっている。

フロントショックは5段調整のオリジナル。スプリングはノーマル形状のため4.7kg/㎜と柔かめだ。ブレーキは純正の穴なしローターに交換されている。



リヤに組み込まれるショックも5段調整でノーマル形状の3.4kg/㎜に合わせて減衰力が変更されている。タイヤはグランプリM5の235サイズを前後に履く。



トップラン TOP RUN

☎0485-63-3489



ノーマルカーが途端におとなしく感じられるほど元気よくチューンされたエンジンのパワーフィールが魅力

何ps出ているのかは知らないけれど、たまにこんなクルマに乗るのも悪くない。トップランがつくったこのGT-Rは、ノーマルがまるでAE86にでも思えてしまうほどパワフルなのだ。スロットルをあおるとまるでレーシングユニットのようにビンビンとレスポンスして、スタートもクラッチミートのタイミングがむずかしい。それでもワンワンワンッとスロットルをあおってタイミングを取り、ポンッとつなげばガガガッと苦しいながらもスタート。駆動系の音がキャビンをいっぺんにつつみ込むけれど、なんとかストールせずにスタート。

レーシングカーに限りなく近いソリッド感タップリのハードウェアにつつまれているけれど、エンジンはきっちり下も出してくれている。ハードだが街乗りもこなすやさしさがあるのだ。で、気を良くしてスロットルに活を入れると、今度は本気で襲いかかってきた。5000rpmを越すとシュワーッというサウンドと同時に、背中がシートに押しつけられ、腕もピーン！ と伸びるよう。負けじとシフトアップしていくと、スピードはグングンアップしコーナーはもう目の前。

あわててブレーキを親のかたきとばかりに踏み込むけれど、拍子抜けするほどスムーズで確実にスピードを落とす。ブレーキも結構手が加えられている。コーナーに飛び込んでみると、ゆっくりとロールが進行し粘り強くアペックスをなめていく。ロールが少なく感じられるのに粘り強いのは、ショートケースによってストロークを稼ぎ出しているためだろう。これならどんなにパワーがあっても攻められる。

コーナーで燃料が片寄り気味になってしまったのが少し残念だったが、フルブーストのサウンドを聞きながら横Gに耐える、というのはそれっぽくて実に気持ちいい。聞けば大型タービン×2をブースト1・3kg／㎠で回しているというのだから快感なのも当然か。

久しぶりに歯を喰いしばりながらコーナーを攻められるクルマに会えてうれしかった。

（瀬在仁志）

TUNING DATA

エンジン内部にはまったく手を入れず、補機類のセットアップでエンジンを仕上げているが、それでも500ps以上のパワーを発生している。このパワーを出すための重要なパーツがTD06Sの20Gタービン。これがツインで装着され、同時にインタークーラー交換や燃料調整などを行なっている。このタービン設定のため5000rpm以上では強烈な加速を生み出しているが、固められたサスペンションのおかげで問題なくドライブが可能だ。パワーを支えるサスペンションまわりは、トップランオリジナルの減衰力設定を施したオーリンズにフロント14、リヤ12kg/mmのスプリングを組み合わせ、ピロテンションやオリジナルのスタビライザーなども装着されている。●TD06S・20G・6㎠×2、シグマタイプEウエストゲート×2、RCインタークーラー、オイルクーラー×2ほか





ステンレスのマニホールドに接続されたタービンはトラストのTD06S。コンプレッサーは20G、エキゾーストは6㎠をチョイスしている。



エンジン内部はノーマルながら、大容量タービンを組み込むことで500ps以上のパワーを発揮している。インタークーラーや燃料系に関しても抜かりなくチューニングが施されている。



オーリンズのショックに14kg/mmのバネを組み込んだフロントまわり。スタビライザーやテンションロッドもオリジナルのものが装着されている。

ティビーオー TBO

☎03-3676-3735







インテークパイプなどが変更されているために見た目は派手だが、ニスモタービン仕様のオーソドックスなチューニングとなっている。



オリジナルのマフラーに交換され、セオリー通り吸、排気系はしっかり手が入れられているが、今回はセッティングが合わず本領発揮できず。



5段調整のオリジナルショックに直巻スプリングが組み合わされる。キャンバーF3度R2度30分で、トーはFR共1mmつく。

TUNING DATA

エンジン内部はフルノーマルのまま、ニスモタービンでパワーアップを図ってきたTBO。エアクリーナー、マフラーといった吸、排気系のチューニングも行なっているが、当日はセッティングがとれておらず、ブースト圧も0.6kg/cm²とノーマルより低い状態でのトライとなってしまった。しかも全域で燃調のマッチングが合っていなかったようで、エンジンはまったく不調という状態だった。サスは5段調整のショックにF12、R10kg/mmのスプリングをチョイスしている。●ニスモタービン、オイルクーラー、インテークパイプ、オリジナルショック、ピロテンションロッド、ネガティブアッパーアーム、プロジェクトμ&ウインマックスパッドほか

エンジン内部ノーマル＋ニスモタービンで パワーアップを狙う

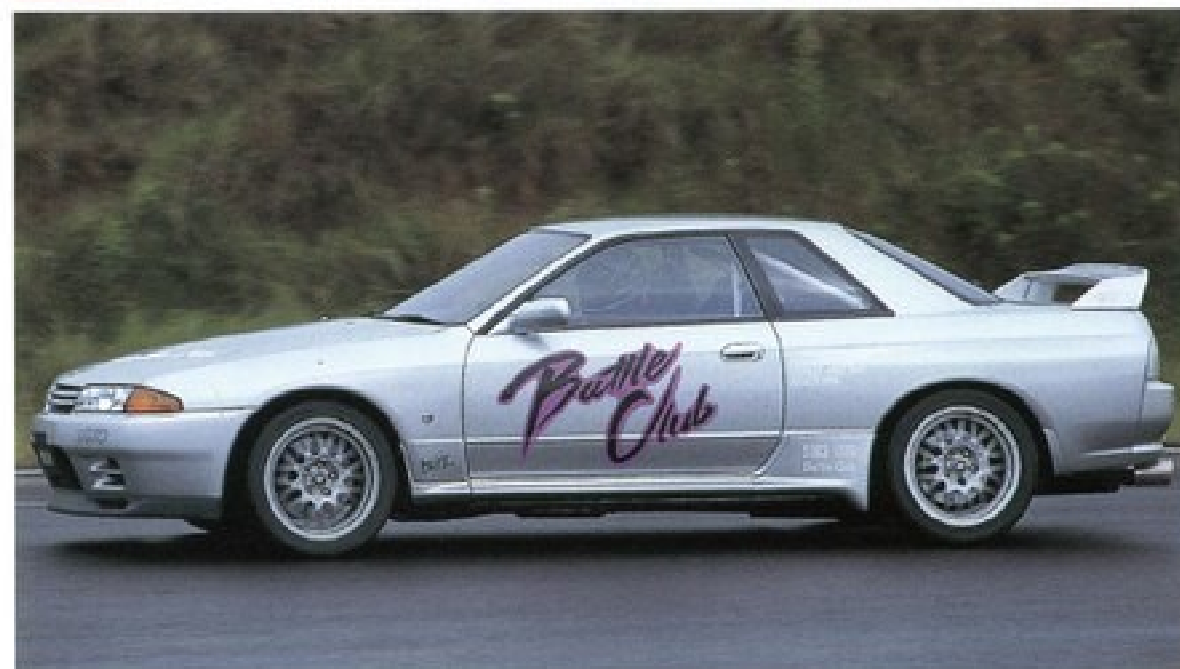
今回はセッティングが間に合わなかったために、本来の性能には達していないのが実状だろう。何しろエンジンに関しては組み上がったばかりといった印象で、回転の上昇も重く、まったくあたりが取れていない。サーキットで行なう全開、全閉によるパワーの立ち上がり、切れ味に関しては少々苦しいようであった。重い吹き上がりゆえにトップエンドまでも回していないから、実力のほどは乞うご期待といったところだろう。

サスペンションに関してはF12kg/mm、R10kg/mmという組み合わせのため、タイヤがグリップするまでは固さが感じられた。しかし、周回を重ねていくと、アドバン021タイヤが路面をつかみ始め次第にロールが増してきた。固めのスプリングもこのタイヤとのマッチングの良さによって姿勢はスムーズに変化し、小さな入力に対しては実にコントロール性が良い。特に切り返しを行なうようなところではシャープで狙い通りのラインに乗せていける。

ただ、3速で進入するようなコーナーでは、沈み込んだ後にはね返されるような挙動を示し、少々ラインが乱れてしまうのだ。タイヤとスプリングの関係は良かったものの、ロールを抑えきれない状態だ。次の機会は、このクルマのベストなコンディションでトライしてみたい。（瀬在仁志）

グローバルテイキングオフィス GTO

☎044-856-5900







リヤのハブまわりに装着されたスペーサーは25mmの厚みを持ち、トレッドを広げることができる。

エンジン内はほぼノーマルだが、ヴォーグマフラーによって排気効率を高め、コンピュータで燃調がとられる。



ブースト圧を1kg/cm²まで高めるためにセットされたETCVは、電気式のソレノイドバルブを使ったブーストコントローラーだ。

TUNING DATA

バトルクラブの名でよく知られているグローバルテイキングオフィスが持ち込んだGT-Rは、オリジナルのコンピュータ、ヴォーグマフラーが装着され、セラミックタービンながらもブーストを1kg/cm²まで高めている。エンジンはファインチューンながら、オーリンズのショートストロークにF8、R6kg/mmのスプリングが組み込まれたサスペンションで、サーキット走行でも対応できるような仕様になっている。注目はリヤホイールとの間にかまされた25mmのスペーサーで、トレッドを広げてリヤの粘りを出すようになっている。●ETCV、ヴォーグ80〜100φマフラー、オリジナルコンピュータ、オーリンズ、F8、R6kg/mmスプリングほか

サーキットで違和感なし! 自然なロールを生む洗練されたチューニングが光る

ノウハウというのはこういうことを言うのだろう。サーキットを走っていてまったく違和感がないのだ。テストドライバーは、どんなクルマとめぐりあっても、そのポテンシャルを最大限に引き出すことに集中する。それがたとえどんな仕様でも良し悪しとはまったく別のことなのだ。

ところがこのGTOのクルマに関しては、今までずいぶんと乗り親しんできたように攻めていけるのだ。その最も大きなポイントがスムーズなロールフィール。F8kg/mm、R6kg/mmと決してソフトな傾向なものではないはずなのに、舵角に対してフロントはスムーズに沈み込みを開始し、コーナリングスピードにまったく遅れることなく、かといって早すぎることなくリヤが追従し、ロールがまた緩やかに進行する。前後のグリップバランスが非常に優れていることと、それに合わせてスプリングもベストなものが選ばれているためだ。おまけにリヤの荷重、ロール剛性をふまえた上でトレッドを変化させ、よりしなやかな足をつくり上げた。ほんのわずかなこだわりだが、これによってスプリングやダンパーの機能を最大限に引き上げたことは確か。チューナーのこだわりを感じさせる。

パワーユニットもトルクフルなうえに吹き上がりがスムーズで洗練度が高い。サスとともにチューナーのノウハウがタップリつめ込まれている。（瀬在仁志）

アンフィニディベロプメント INFINI DEVELOPMENT

☎0482-94-6161





エンジン内部はカムシャフトが交換される以外はほとんどノーマル。ニスモ改タービンのオールマイティ仕様。





ストレート構造をもつトラストのスポーツマフラーTRが装着され、レスポンスとパワーを高めている。

テインの車高調整にアペックスのブレーキローターが組まれ、パッドはグレッグスプロカーボンを使う。



TUNING DATA

エンジンにはトラスト製の64度カムが組み込まれ、タービンはニスモという、GT-Rチューニングでは人気のメニュー。ニスモタービンはグループA仕様と同じ360度メタルに変更され、ハイブーストによる耐久性を高めている。そのほかトラスト製インタークーラー、オイルクーラーを組み込み、サーキットでのレスポンスを落とすことなく耐久性を重視した仕様になっている。ブースト圧は1.3kg/cm²にセットされ、パワーは500ps以上を引き出す。サスはテイン製の車高調整キットにF8、R6kg/mmの直巻スプリングが組み込まれている。

●トラスト製64度カム、ニスモ改タービン、オリジナルコンピュータ、トラスト製インタークーラーほか

8000rpmまで軽々と回る エンジンのトップエンドの伸びとパワーを楽しめ

ニスモ改タービン、ブースト圧1・3kg/cm²、おまけにヘッドまわりをチューンしたというアンフィニGT-R。やはり上での伸びが抜群に良かった。

レッドゾーンの始まる7500rpmまで回れば、通常のブーストアップレベルなら合格なのに、コイツは8000rpmまで楽々と回ってしまう。ハイカムを入れたメリットはしっかりと生かされていて、トップエンドの伸びの良さが一番の魅力だ。

ただ、ピックアップに関しては全体にやや鈍いかな、といった印象を受けてしまう。3500〜4000rpmぐらいでちょっともたつく感がありタイムをロスしているような気がするが、きっと5000rpmから上の伸びが軽快すぎるために目立ってしまったのかもしれない。

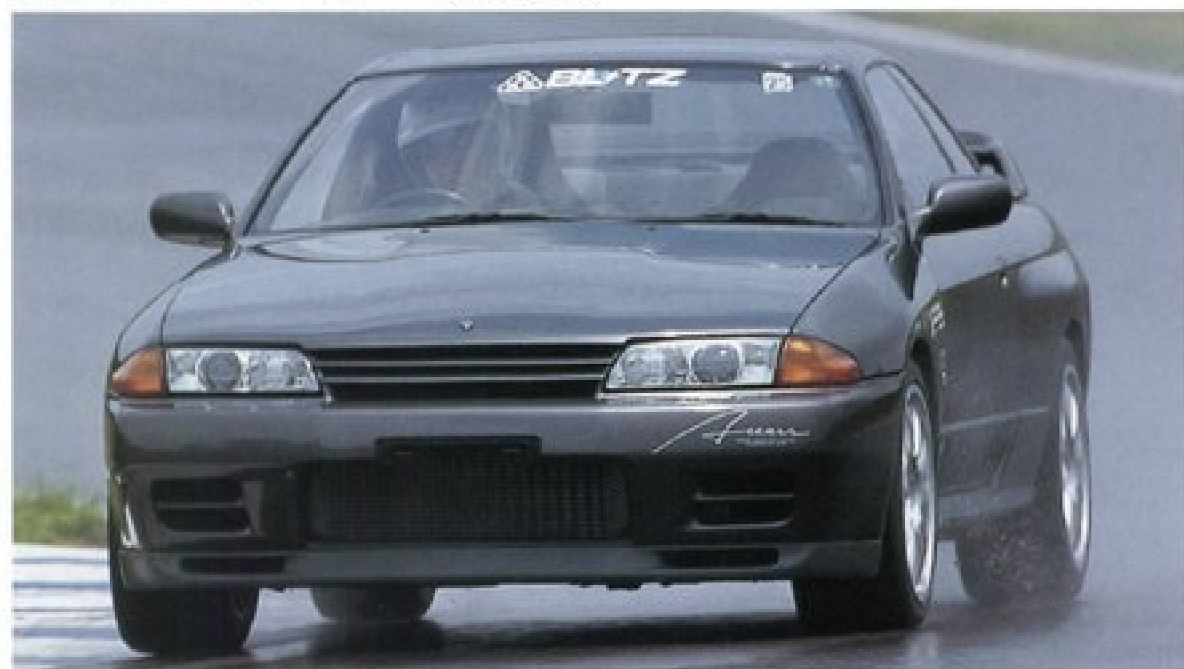
サスも全体に動きがマイルドで、エビスでためらいがちに突っ込んでいくようなコーナーも、弱アンダー傾向で抜けられる。ややトレース性が悪い反面、敏感すぎないために早め早めに舵をあてていき、同時にスロットルを踏んでいける。

F8kg/mm、R12・6kg/mmという割にはロールのおさまりも遅かったことから、少々ダンピング不足だったのかもしれない。いずれにせよ動きはゆっくりだから、サーキットというよりストリートから高速ドライビング向けといった感じだろう。

(瀬在仁志)

ブリッツ BLITZ

☎03-3432-6718



V-isブランドのショックはF4段、R8段調整。これに試作のスプリングを組み込んでいる。





K3タービンは3070のコンプレッサーに6cm²のエキゾーストハウジングがキットに使われている。

試作ピストンとカムが組み込まれたエンジンはK3Tが2基使われるフォーミュラキットが装着されている。





TUNING DATA

ブリッツが販売するキットパーツを装着したテスト車両を持ち込んでいるが、どちらかというとエンジンチューンがメイン。カールシュミットの試作88mmピストンに、試作の66度カムが組み込まれ、ターボまわりは最近リリースされたK3Tのフォーミュラキットが組み込まれている。このキットにはステンレスのマニホールドのほか、タイプCのウエストゲートが2個含まれているといった高価なキット。この仕様でブースト圧は1.3kg/cm²に設定され、600ps近くのパワーを引き出す。サスペンションはV-isブランドのショックに試作のスプリングが組み込まれる。●試作カールシュミットピストン、66度カム、K3Tツインフォーミュラキットほか

さすがの実力を見せるK3Tタービン 足は思いのほかソフトな印象だ

エンジンはブリッツのフォーミュラキットを組み込み、K3Tタービンを2連装している。それに合わせてピストンも、試作のカールシュミットの88φを組み込むなど、かなりのレベルのチューンがなされている。当然、燃料系もインジェクターを追加している。

さすがにこれだけタービン、ピストンに手を入れているだけあってパワーは強烈だ。5500rpmから上では素晴らしい速さを見せる。6500rpmくらいでややもたつき、トップエンドまできれいに吹け切らない時もあったが、これは晴れ用でセッティングを出していたのが、急に雨となってしまったせいだろう。

この高回転域のハイパワーと引き換えに、やはり低回転域では非力なのは否めない。コーナーの進入時なども、早めにシフトダウンして回転数を高めにキープしておくことが、このクルマを速く走らせるための鉄則だ。

またオリジナルを組んだ足まわりは、意外と柔らかい印象で、乗り心地がいいのに驚いた。ただ柔らかいだけではもちろんないのだが、突き上げがあったときの収まりがいいのだ。前後のバランスもかなりのところでまとまっている。

今回はタイヤがダンロップのW-1Rだったが、もっとハイグリップのタイヤを装着しても十分、対応できるだろう。

(日下部保雄)

Beeレーシング

Bee★R
☎045-985-1186



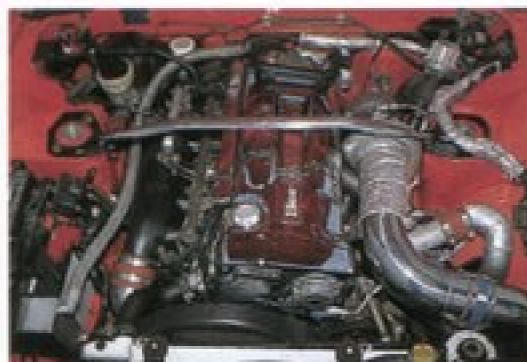




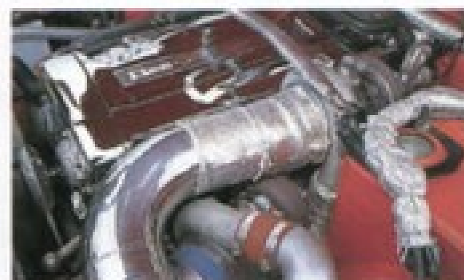
コンソールにはサブメーターのほか、トルクスプリットコントローラーもセット。



コニベースに14kg/mmのバネが組み込まれ、ブッシュはすべてピロボール。



鍛造ピストン、チタンコンロッド、フルカウンタークランクなどフルチューンエンジンが搭載される。



エンジンルームを半分占領するタービンはT300Sで、シングルで500psにも対応。

TUNING DATA

ハッとするようなオレンジにオールペンされたボディはDTMを彷彿とさせるようなエアロパーツが装着され、GT選手権用マシンの雰囲気をもち合わせる。エンジンも超過激で87.5mmの鍛造ピストンからチタンコンロッド、フルカウンタークランクにまで手が入れられ、66／68度のカムが組まれる。タービンもまた強烈でT300Sというシングルで500psまで対応できるタービンがなんとツインで装着されている。サスもフルピロでF14、R12kg/mmのスプリングにコニベースのショックが組み合わされる。●RB26改フルチューン、T300Sツイン、ツインウエストゲート、フルポイントロールケージ、10.5J-17OZレーシング、275／40-17ネクサスほか

どうだ!　この迫力のフォルムは!
エンジンのチューニングも外観に負けないぞ

こいつは、カッコがすべてと言い切ってもいい。まるでDTMのオペルをまるまる意識したフォルムは、それだけで存在価値がある。サイドミラーやウイングにいたるディテールにもこだわりが徹底していて、乗ってる僕も大満足。コクピットもそれなりにレーシングカーしているから、ついついその気になって無駄にアクセルを踏み込んでしまったほどである。とにかくドライバーをその気にさせるすべてが備わっている。これでGT選手権に出場しましょうよ、と思わず進言してしまったほどだ。

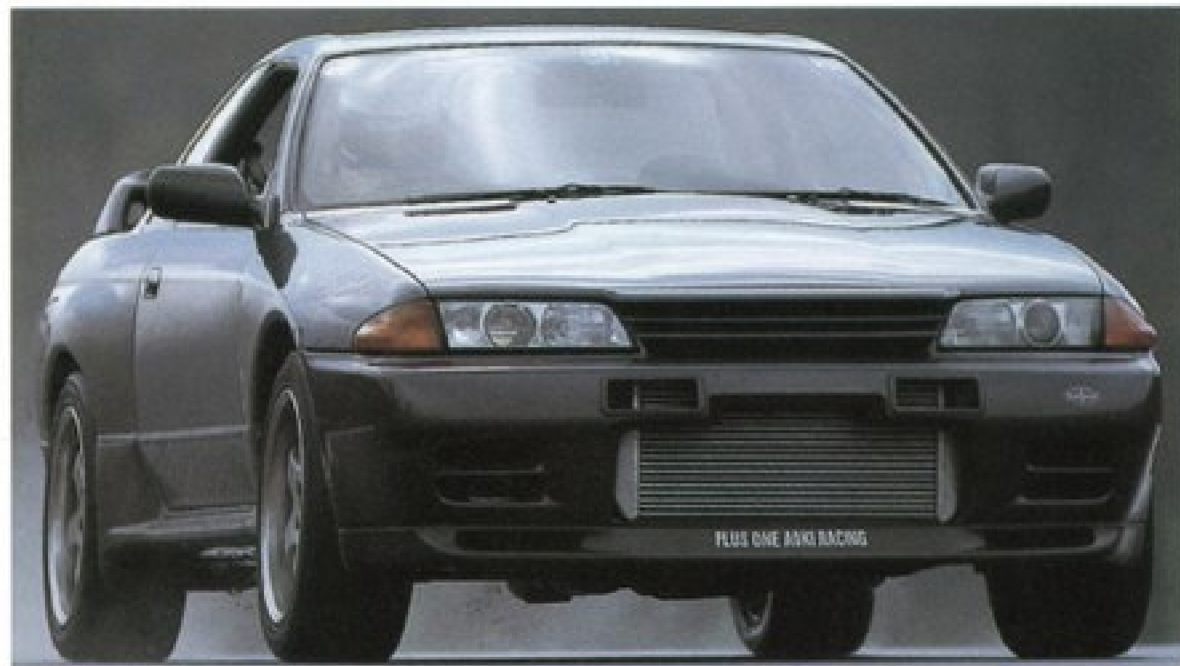
しかし、だ。この日はエンジンのセッティングを大きく外してしまったようで、HKSのT300Sツインを十分に回し切ることが出来なかった。ブースト計の針がピークに達するまでには、6500rpmまで待たなければならないし、それじゃ、エビスの低速コーナーはつらい。

サスセッティングもこの日のコンディションにマッチしてなかったから、グリップ限界も低かった。

でも、それでもいいと僕は思う。これだけ迫力があれば、多少は走りが頼りなくても、洒落だよ洒落!　ですますことができる。そう思うのだがいかがでしょうか?　まあこの外観に見合うポテンシャルを堪能するのは、次の機会に持ち越し、ということだ。　　（木下隆之）

プラスワンアオキ

PLUSONE AOKI
☎045-575-3956







アジャスタブルアッパーアームによって、フロントのキャンバーは1度30分にセットされている。

エンジンは純正O／Sピストンにオリジナルのカムが組み込まれ、ニスモタービンによってパワーアップ。



HKSのサスペンションキットをベースとして、さらにピロテンションロッドを装着し、トー変化を抑えている足まわり。



TUNING DATA

ニスモタービンをベースに低速からレスポンスするようにセッティングされたエンジンは、1mmオーバーサイズのピストンにオリジナルの66／68度カムがセットされる。ニスモタービンは、HKSの強化アクチュエーターとEVCによって1.2kg/cm²までブーストが高められている。そのほかHKS製インタークーラー、オリジナルのかるがもクラッチなど、トータルでセットアップされている。サスペンションはHKSのサスキットをベースにarcのスタビライザー、アジャスタブルアッパーアーム、テンションロンドで固められている。●66／68度ハイカム、ニスモ改タービン、HKS強化アクチュエーター、HKSインタークーラーほか

中速域を充実させたエンジンと自在な操縦性は
まさにミニサーキット・スペシャル

1mmオーバーサイズのピストンや、オリジナルのハイカムなどが組み込まれている。そこまでやってるなら、さぞかし荒々しいエンジン特性ではないかと心配していたのだが、実際はさにあらず。なんと4000rpm付近から、モリモリとトルクが高まってくるではないか。だから、とっても扱いやすいのである。

その代わりに、パワーゾーンに突入しても、劇的なパワー感はない。チューニングカーとしてはほどほどのピークパワーにとどめて、中回転域を充実させたいということなのだろう。

エビスサーキットでタイムを叩き出すコツは、数ある低速コーナーをいかにストレスなく立ち上がるかにかかっている。特に回転が下がり気味のウエットでは、なおさらその傾向が強い。その点からも、このマシンがピークパワーが並みであるにもかかわらず、今回のコンディションで速く走れたのも納得できる。

アンダーステアやオーバーステアを自在に引き出しやすい操縦性も、走りのレベルを引き上げるのに一役買っている。トラクション性能は常識的なレベルだったが、良好なコントロール性が備わっているのがいい。

エンジンは低速からパワフルで、操縦性も満足できる。今回のテストにぴったりの条件がそろっていたわけ。これで遅いわけがないのである。　　（木下隆之）

ネットワーク NETWORK

☎0587-66-1411



高回転で点火力の弱いGT-Rの弱点を補うためにFETスポーツのパワーコイルが装着されている。

エンジン内ノーマルながらTD05タービンでブースト1.2kg/㎠に設定され、550psまでパワーアップ。





オリジナルのコンベークショックキットに直巻スプリングがセットされるほか、ピロテンションが装着される。

TUNING DATA

エンジン内部には手を入れることなく、ターボまわりを交換することでパワーアップを狙っているネットワークGT-R。タービンはTD05の16Gに交換され、トラスト製のインタークーラーで吸入温度を下げている。燃料系はメインインジェクターを720ccに交換し、オリジナルのコンピュータによって燃料調整が行なわれる。そのためマックスパワーは550psまで高められている。このパワーを受け止めるクラッチはOS製のツインプレートで、パワーを有効に使うためルート6の3速クロスミッションも装備される。
●TD05・16Gツインターボ、トラストインタークーラー、オイルクーラー、オリジナル車高調整ショック、F10、R7kg/㎜スプリングほか

車重を忘れさせるシャープな特性のエンジンとクロスミッションで軽快な乗り味が楽しめる

ネットワークが開発したGT-Rは、ひと言で言うと、すべてに渡ってシャープで、重量級のモデルということを忘れさせてくれるものだった。とくに5000rpmを越えてからは、実に軽快。スロットルのわずかな動きに対しても、タコメーターの針はビンビン反応してくれるから、コーナー出口はパワーで姿勢がコントロールできる。ウエット路面ではタイヤがつらい面もあったものの、必要以上に粘りすぎることがないから限界がつかみやすく、かえって乗りやすい。トラクションが不足気味のためこの日の路面ではタイムを狙うことは難しいものの、ドライならコントロール性の良さで、結構いけそうだ。おまけにミッションも3速までクロスときているから、タイトターンでローをしっかり使うことができた。

もっとも一度回転を落としてしまうと、さすがにパワーが出てくるまで時間がかかるため、姿勢を崩しすぎて失速しないようにしないといけなかった。低速コーナーもシャープな動きで楽にクリアできたけれど、遊びすぎないようにしないといけないのだ。

サスはシャープな動きでもわかる通り、やや固い傾向にあったものの、急激にグリップ感がなくなることはなく、限界付近でも無理はない。ソリッド感のある足ながら限界のわかりやすさが持ち味と言えるだろう。

（瀬在仁志）

エッチ・ケー・エス HKS

☎0544-54-0484



エンジン内部やタービンまわりには一切手を入れていない。ブーストアップを主体に吸、排気系のチューニングがされている。







新製品のスーパードラッガーは95φの内径に130φの出口でド迫力のテールを作り上げる。



グローブボックス内のパネルにはVPCやEVCのほか、60φのメーターがセットされる。



減衰力調整機構を設けられたアウトバーンサスペンションは前後とも25㎜程度車高が下げられる。

TUNING DATA

チューニング入門者の見本になるライトチューン仕様を持ち込んだHKS。パワーを重視するのではなく、走りを重視してセッティングされているために、極端にパワーアップするようなパーツは組み込まれていない。チューン内容はエアフロメーターを取りレスポンスをアップするVPCを装備、ブーストをアップするニューEVC、吸入効率を高めるスーパーパワーフロー、スーパードラッガーマフラーなど、普通に購入できるパーツを主体にしてセッティングされている。また足に対しては、アウトバーンサスペンションキットにトルクスプリットをコントロールするETCが装着されている。●VPC、EVC、試作チルトンクラッチキットほか

ライトチューンのお手本となるクルマがこれ完成度が高く、安心して振り回せる

今回、HKSが持ち込んだのはライトチューンに属するクルマで、エンジン関係は吸排気系のみのチューン。タービンまわりもノーマルだ。ハイパワーを狙ったのではなく、走りのバランスを重視し、アウトバーンサスペンションキットを装着。チューニング入門者にとっても格好のお手本になる仕様といえるだろう。

そのエンジンは、もちろんタービンを交換しているようなクルマとは比べられないが、思った以上に力がある。新型EVCに、スーパーパワーフロー、そしてエアフロメーターを外しVPCに変更しているだけだが、なかなかのものだ。新型のスーパードラッガーマフラーも音量は低く抑えられていて、イヤミのない音質だった。

足まわりに関しても、素直な特性で乗りやすい。今回はアテーサE-TSを制御するETCが装着されていたが、ウエット路面で他のクルマがリヤが外に出やすい上り区間でも、それほど挙動が乱れない。フロントタイヤがしっかりと路面をかいて、車体を引っ張っている、という印象だ。

ちょっと気になったのは、コーナー立ち上がりでややアンダーな動きがスッ、スッと顔を出す点と、トラクションの伝わり方。ここらあたりをもう少し詰めていけば、さらに走りの完成度は高いものになるはずだ。

（日下部保雄）

ハセミ・モータースポーツ　HASEMI MOTOR SPORTS

☎0462-86-3801







エンジンには一切手を入れず、コンピュータによる燃料と点火時期の調整が行なわれている。



ショックとスプリングの変更によって、ストリートからサーキットまで楽しめる足に。



オリジナルのバケットシートは、サーキットでも十分に耐えられるような剛性をもつ。



ビジュアルパワーはパワー表示だけでなく、ゼロヨンタイムなども計測できる。



オリジナルステアリングはグリップの感触もよく、的確なドライビングを可能にする。

TUNING DATA

GT選手権に出場しているユニシアジェックスGT-Rと同じカラーリングが施され、注目度抜群のハセミ・モータースポーツGT-R。エンジン内部にはまったく手を入れず、オリジナルのコンピュータを装着するくらいにとどめ、どちらかといえばサスペンションまわりの変更がメインで行なわれている。装着されたショックとスプリングは定評あるオリジナルキットで、18インチのプロトSとRE710によって走りを際立たせている。またサーキット走行では必要不可欠といわれるバケットシートはオリジナルのH1、ステアリングもハセミオリジナルに変更されてドライバビリティを向上させる。●オリジナルコンピュータ、ショック&コイルスプリングほか

GT仕様のレプリカ・カラーリングに
ハセミならではの熟成されたパーツを装着

GT選手権シリーズに参戦しているユニシア・ジェックスカラーの派手なカラーリングが施された、ハセミ・モータースポーツのGT-Rは、エンジンの内部には手を入れず、ライトチューンで仕上げられたクルマだ。とはいえ、エンジンのレスポンスは非常に良く、あれ、と意外な気がするほど元気がいい。

チューンしてあるのはハセミ・スポーツのオリジナルコンピュータのみなのだが、きちんとバランスが取られている、という印象で、非常に乗りやすい特性だ。

メインとなるのは足まわりのほうで、サスペンションに関してはすべてオリジナルの構成。ギャップで姿勢を乱したときは一瞬、フワッと行ってしまいそうな気がするが、実際には思いのほか安定している。これはこのクルマに対する慣れの問題で、かなり高いバランスでまとめ上げられているようだ。

その他、このクルマで好感をもったのは、オリジナルのパーツで固められたコクピットまわり。シートはかなり開発期間をかけ、実際にJTCCでも使っているとのことで、シートバックの角度も良く考えられている。ステアリングもつかみやすく、ドライブに集中できる。

さすがにレーシングドライバー、長谷見昌弘氏が開発をしただけあって、ライトチューン仕様ながらよく練り込まれたGT-Rだった。

（日下部保雄）

エー・アール・シー　ARC

☎0545-36-2899





シャークと名付けられたオーバーフェンダーには、18インチ285サイズのグランプリM5が収まっている。

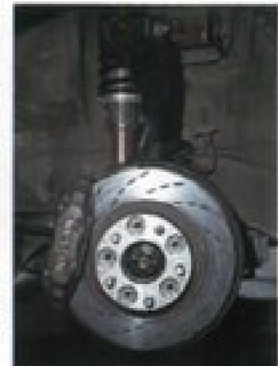


TD07Sタービンに交換され、スーパーインタークーラーやチタンサイレンサーマフラーなどで600psを引き出す。

ARCのオリジナルチタン製マフラーは片手でもてるほど軽く、独得の排気音を発する。







コルス製の車高調整キットに、キャンバー調整式アッパーリンクが組み込まれた足まわり。

TUNING DATA

シャークと名付けられた、ワイドフェンダーキットに変更されたボディワークが目を引くARC GT-R。このフェンダー内に収められたタイヤはヨコハマのグランプリM5 285/35ZR18サイズで、スーパーアドバンのホイールに組まれる。チューニングはエンジンまわりを中心に行なわれ約600psのパワーを引き出す。エンジン内部は手を入れられていないが、TD07Sタービンやオリジナルインタークーラー、インダクションボックス、チタンサイレンサーマフラーなどで、エンジンの効率が高められている。●TD07S・25G-21cm、HKS RCウエストゲート、スーパーインタークーラーRC、チルトントリプルプレートクラッチほか

オーバーフェンダーが目を引くエアロと
TD-07タービンで、内外ともに迫力は十分!

タービンをTD07Sに換装するなど、エンジンを主体に、エアロからサスまでトータルに手が加えられている。

ブースト圧1・2kg/cm²で、およそ600psの公称馬力エンジンは、常識どおり5500rpmから7500rpmの間で、きっちりパワーが発揮されるタイプだ。それ以下の回転域は、トルクが頼りなく、それ以上の吹け上がりは満足できるレベルではないが、パワーバンドにいるかぎり、頼もしい走りができる。

とくに、ARCのスーパーチタンサイレンサー80φの発する、エキゾーストノートは快感だ。アクセルコントロールに合わせて、耳を心地よく刺激するサウンドは、決してうるさくなく、それでいて激しい。ステアリングを握る僕を、自然にやる気にさせてくれたのだ。

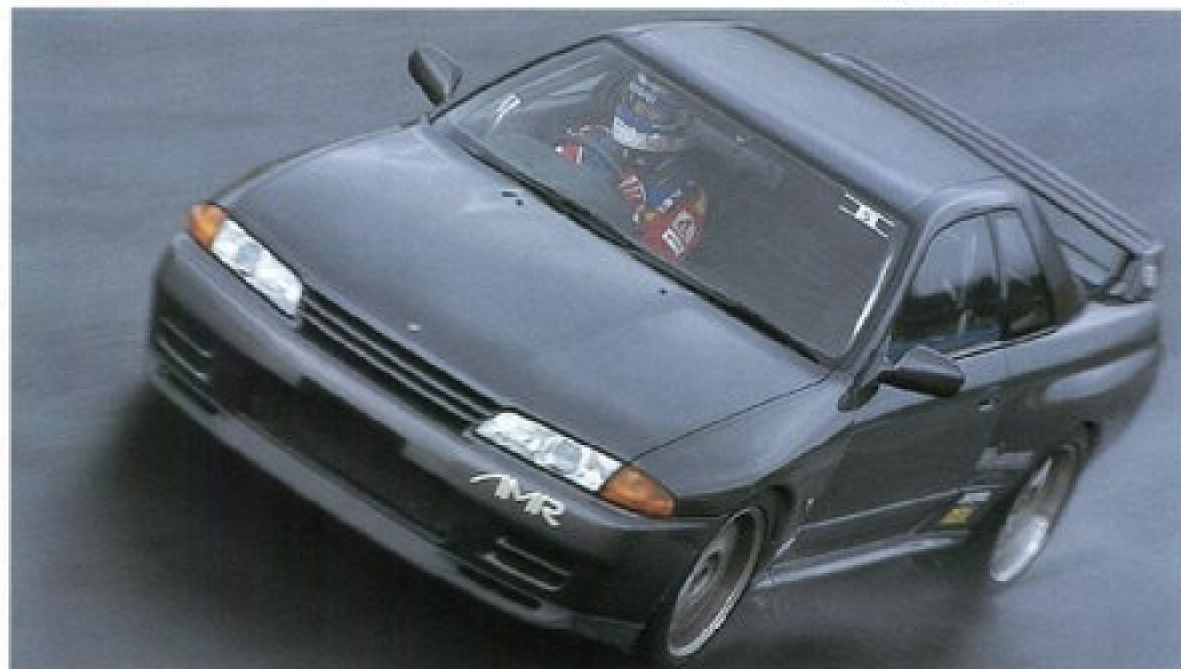
さらに、初期応答性が高められたサスセッティングも、走りの楽しみを倍増させてくれていた。ヨコハマのグランプリM5の285/35ZR18のシャープな特性も効果的に作用するから、その走りはダイナミックそのもの。希望とあれば、オーバーステアを引き出すことなども自由自在。右に左に、スパッスパッと、実に切れ味のいいフットワークを見せる。

タイムを叩き出すには、エンジン特性が頼りない。だけれど、シャープな走りを楽しむのなら、期待に応えてくれるようである。

（木下隆之）

エイ・エム・アール AMR

☎045-955-0571

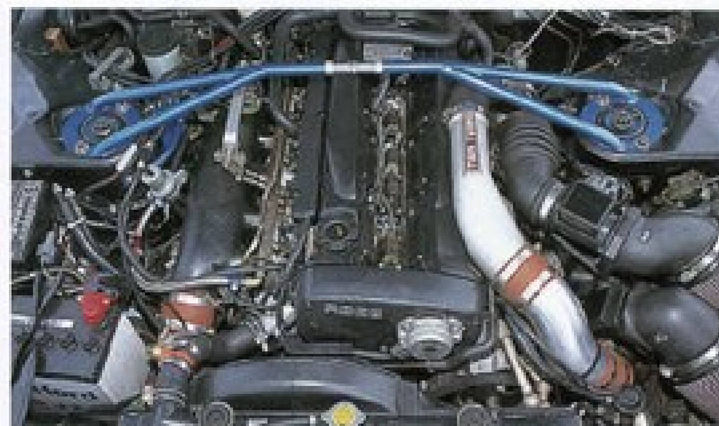




センターコンソールには油温計などの追加メーターがビルトインされ、エンジンの情報を俊敏に確認することができる。



ブレンボのブレーキシステムにはカーボンパッドが装着され、サーキット走行でも十分対応できるようなキャパシティをもたせている。



エンジンはオーバーホールと共に各部をバランス取りされ、ニスモタービンなどでパワーアップされている。

TUNING DATA

サーキット走行をメインに考えながら、ストリートまで使える仕様を目指して、ほぼN1仕様と同じメニューでエンジン、足まわりまで抜かりなくチューニング。エンジンはオーバーホールと共に各部のバランス取りが行なわれ、ポート研磨などで効率を高められている。タービンはニスモ仕様、オリジナルコンピュータやオールステンレスマフラーが装着されブーストは1.2kg/cm²にセット。このパワーを支える足まわりは、AMRオリジナル減衰力のビルシュタインにF14、R12kg/mmのスプリングのほかピロテンションやニスモブッシュなどが組み込まれる。●ニスモタービン、オリジナルマフラー、N1用ショートストロークサスキット、ニスモブッシュほか

N1ゆずりのエンジンセッティングと ショートストロークサスで、縦横無尽の走りが可能

AMRのマシンは、N1仕様に近いセッティングが施されている。エンジンはバランス取りを中心にコンピュータを組み込み、ブースト圧を1・2kg/cm²付近まで高めただけの仕様だ。

それでも、圧倒的にエンジン特性が変わっていることが確認できた。とくに低中回転域からのトルク感がいい。タコメーターの針が4500rpm付近まで達すれば、もう十分にパワーゾーンである。そのままレッドゾーンを越えて回しても、吹け上がりが渋ることはない。8500rpmをリミットにシフトアップしたが、それ以上も問題なく回ってしまうような勢いだった。しかもエンジンのレスポンスもいいのだ。

AMRオリジナルのビルシュタインは、ショートストロークタイプを採用。エビスサーキットは路面が悪く、この手のショックではトラクションが抜ける瞬間が何度かあったが、それ以外は完璧。走りの味はノーマル挙動の延長線上にあるから、乗りづらさはまったくない。いや、むしろGT-R特有のアンダーステアが軽減されているから、乗りやすく感じたほどだ。実は、僕が今年戦っているN1 GT-Rは、AMRのコンピュータやショックが組み込まれていて、実戦からたっぷりとノウハウを収拾しているはず。今回のテストで、非常に走りやすく速かったのもうなずけるのだ。

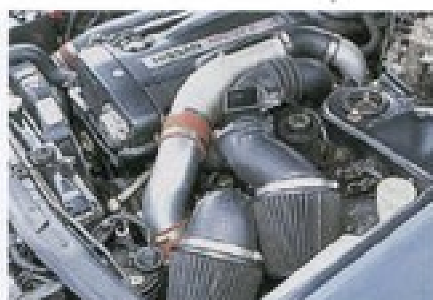
（木下隆之）

ステルス STEALTH

☎03-3937-9018



ベイサイドスポーツ製の車検対応マフラーが装着され、ブーストアップにともなう排気の効率を高める。



レスポンスがよく、扱いやすいエンジンを狙ってきたため、タービンはノーマルのセラミックタービンが装着され、ブーストも1kg/cm²にセット。





ノーマル風に仕上げられたエンジンは東名製のハイカムが装着されて、エンジン本体の出力を高めながらレスポンスを向上させる。

TUNING DATA

コンピュータチューニングをメインとするステルスが持ち込んだGT-Rは、エンジンレスポンスを第一に考えてセラミックタービンながらも、IN67、EX66度のカムが組み込まれている。吸、排気系にも手が入れられ、ベイサイドスポーツの車検対応マフラー、M'sのパワークリーナーが装着され、得意のコンピュータチューンで燃調がとられている。足まわりはJAMレーシングの車検対応サスペンションキットが組み込まれてサーキット走行を可能にする。●東名67／66度カムシャフト、ベイサイドスポーツマフラー、パワークリーナー、オリジナルコンピュータ、JAMレーシング車高調整サスキット、エンドレス&ウインマックスパッドほか

見た目は地味でも、中身はただモノじゃない コントローラブルなエンジン特性が最大の武器だ

外見は地味に抑えながらも、中身は細かくチューニングを積み上げて、あなどっていた周囲をアッと驚かす。そんな大人が楽しむGT-Rがステルスによってつくられた。ノーマルタービンにブースト1kg/cm²という組み合わせだから、パワー的にはドカンとくる印象は少ないが、スロットルに対するレスポンスは低回転域から高回転域に至るまで実にシャープ。どちらかと言えばNAチューンに似たパワーフィールで、タイムラグなしにパワーが立ち上がってくれるため実に扱いやすい。コーナーでも入口から出口まで微妙にスロットルをコントロールし、リヤの流れを抑え込むことができる。もちろん、上まで回してみれば7500rpmは軽々マークしてしまうため、入口で積極的に開けていけば、もっと大袈裟で、なおかつ自在に姿勢をつくることもできる。NA感覚だから振り回すこともエンジンのほうが手助けしてくれるのだ。

ただ、サスペンションに関しては今回のウエット路面では、性能をフルに引き出せるものではなかった。荷重が移動する以前にタイヤが滑り出してしまうために、フロントは何とかごまかせても、リヤは早い時点からブレークアウト。ピックアップの良いエンジンだったから、それでもコントロールを楽しめたのである。パワーフィールの良さが光っていた。

（瀬在仁志）

ジーベック XEBEC

☎03-3630-1103





ヘリカルLSDはプレートを使っていないためにロック時の動きがスムーズで、タイムリーに効いてくれる。





オーリンズのショックにF3.2、R3.7kg/㎜のベステックスのスプリングが組み合わされている。



1kg/㎠に高められたブーストに合わせ、フロントパイプから交換された5ZIGENのマフラーが組み合わされている。

サーキットで鍛えられたスプリングとヘリカルLSDが異次元のハンドリングを可能にした

TUNING DATA

EVCによって1kg/㎠までブーストを高めたほか、N1用コンピュータ、OS製ツインプレートクラッチなどサーキット走行を考え、ポイントとなる部分のチューンを施している。メインとなるのはサスペンションと駆動系。サスペンションは減衰力変更を行なったオーリンズショックとベステックスのスプリングが組み合わされ、バネレートはフロント3.2、リア3.7kg/㎜とリヤが硬めのセッティングだ。駆動系のポイントはヘリカルLSD。これはヘリカルギヤを使ったもので、ワンウェイのようなタイプながら、レスポンスよくスムーズにロックしてくれウエットでもコントロールしやすいという。●5ZIGENマフラー、ベステックスサス、ヘリカルLSDほか

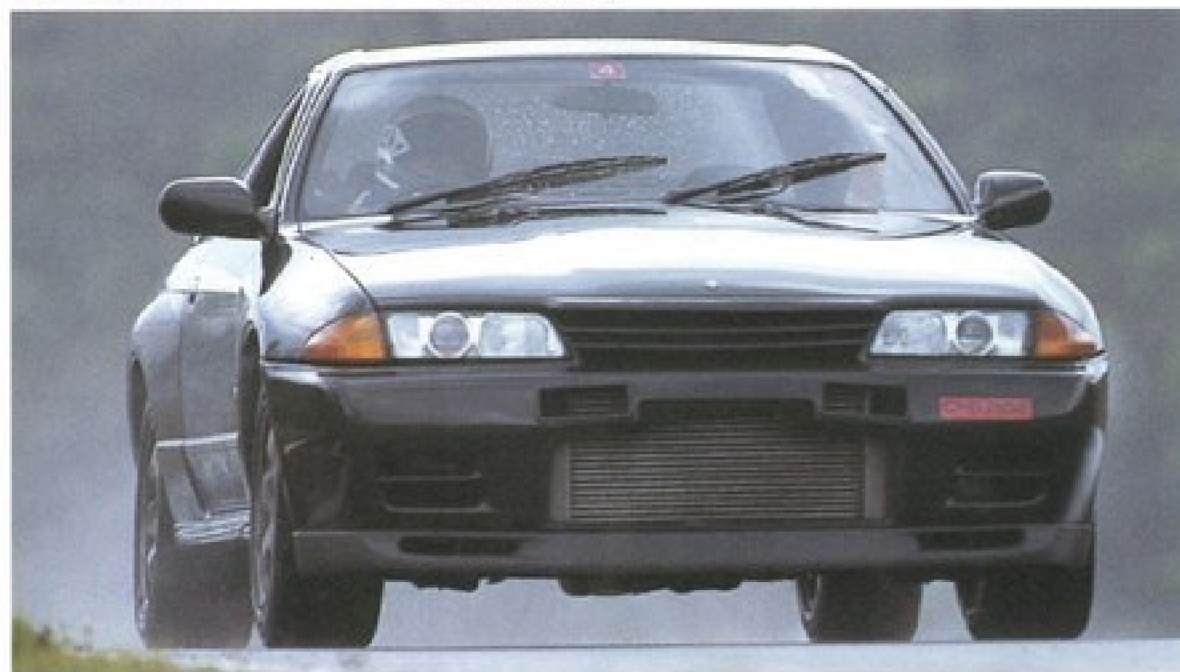
GT-Rはすぐれた機能が惜しみなく投入されていることに魅力がある。いやそれだけに走りは極めて高いレベルで、ドライバーに対しての要求も高く、なかなか本性を表さない。一般的に言えばパーフェクトに近い存在だ。しかし、技術はまだまだはかり知れないことをこのジーベックGT-Rは教えてくれたのである。

まず、ハンドリング。本来、GT-Rはフロントヘビーで回頭性が悪く、どうやってノーズを入れていくかが腕の見せどころだ。ところが、このクルマはロールは決して小さくないのだが、ドライバーに少しも負担をかけずに旋回フォームをつくり出し、コーナリング中の乱れもほとんどなし。足元だけが路面をスムーズにトレースしていく感じなのだ。

だから荷重移動を大袈裟に行なうためにブレーキを残すなどといったよけいなテクは必要とせず、ステアリングを切るだけでノーズが入っていく。次がスロットルに対するリヤのスムーズな動き。コーナー立ち上がりでスロットルをラフに開ければ必ず駆動力の影響を受け、姿勢が少なからず乱される。しかしこのクルマは一定舵角をキープしたままグッと加速し、リヤタイヤが左右の回転差を維持したままトラクションを与えている感じなのだ。おまけに反応も良いから抜群のトレース性。これが〝ヘリカルLSD〟の威力なのか。（瀬在仁志）

チャージ CHARGE

☎0582-75-0127







ストローク加工されたオーリンズに8kg/㎜のテインのスプリングを組み合せる。



7㎜詰められたアッパーリンクによって2度30分までキャンバーがつけられる。



ブーストアップチューンにともないインタークーラー、マフラー、コンピュータが変更されている。



E-TSコントローラーによって走行時はフロント20、リヤ80の配分にされる。

GT-Rを知り尽くした、絶妙のジオメトリー設定とアテーサコントロールが抜群のトラクションを生む

TUNING DATA

エンジンとタービンはノーマルながら、サーキット走行にあわせてHKSのインタークーラー、コンピュータセッティングを変更。ブーストは1.15kg/㎠にセットされ、タービン後の排圧を抑えるためにフロントパイプから交換するHKSの75φターボマフラーが装着される。足まわりはテインのスプリングにオーリンズのショックを組み合わせ、20㎜のショートストローク加工のほか減衰力を変更して使用する。アライメントはアッパーリンクによってフロントキャンバーを2度30分、リヤは2度30分にセット。トーはフロントが2㎜アウトにされ、リヤは5㎜インにつけられている。●HKSインタークーラー、EVC、オーリンズショック、テインスプリングほか

ウエット路面にもかかわらず、強力なトラクションが得られたのは、アテーサE-TSをたくみにコントロールしているかららしい。タイトターンでしかも登り坂のコーナーでは普通だとイン側のタイヤが空転してしまう。しかし、このチャージGT-Rは、向きが変わってしまえば4輪がまったく無駄なくパワーを伝達し、グイグイと加速する。もちろん、このパワフルなユニットに何の遠慮もせずに、だ。

中高速ターンにおいては、このダイレクトな駆動システムのおかげで姿勢を変えた後の安定感が高く、安心して踏める。

スロットルオフで前荷重にしステアリングを切り込んでいくと、若干遅れがあるもののノーズが入り込み、と同時にスロットルを開ければ姿勢がピタリとおさまって、グッと前から引っ張っていく。リジット4WDに近いフィーリングで、初期のプッシュアンダーさえ消せれば、レールの上を走っているような正確さ。アライメントも相当シビアに取りきっているのだろう。

パワーユニットはタービンがノーマルと言うけれど、ブーストは1・15kg/㎠で常に安定しており、上での落ち込みが少ない。7500rpm近くになってもパワーはしっかりとついてきて、高回転も得意とする。シャープなレスポンスもシャシー性能の高さによってダイレクトな走りが存分に楽しめた。（瀬在仁志）

オートランド山形 AUTOLAND YAMAGATA

☎0236-44-1665





圭オフィスのショックをベースに、オリジナルスプリングでサーキットからストリートまで対応。



ニスモ改タービン、ARCインタークーラーなどがセットされ、1.2kg/㎠のブーストにセットされている。

ネガティブアッパーリンクが組まれているため、2度のキャンバーにセット。トーは0.5mmインにつけられる。リアは1度30分でトーはゼロだ。



TUNING DATA

エンジン内部はノーマルながら補機類によってセットアップされ、レスポンスとパワーを稼ぐ仕様となっている。タービンはニスモ改、ARCのインダクションボックスにレーシングIIインタークーラー、HKSのエアロオイルクーラーなど、サーキットでも十分対応できるパーツを選択しながら、ストリートでも満足できるようなパーツ構成だ。足まわりに関しては、サスペンションは圭オフィスのショックをベースにオリジナルのF3.6、R3.45kg/mmのスプリングを組み合わせ、ストリートで楽に乗れる仕様となっている。●ニスモ改タービン、インタークーラー、圭オフィス改サスペンションキット、ネガティブアッパーリンクほか

バランスを重視しながらもサーキットで遊べるセッティングが楽しい

基本的にエンジンはノーマルで、ARCのスーパーインダクションボックス、HKS・EVCやマインズロムなどを組み込んだ、比較的おとなしい仕様にとどめているマシンだ。サスペンションも、乗り心地を重視したセッティングのようで、ロールやピッチングが発生する様子で判断できた。エンジンにしろ足にしろ、極端なポテンシャルアップを施していないが、なかなかバランスはまとまっていた。

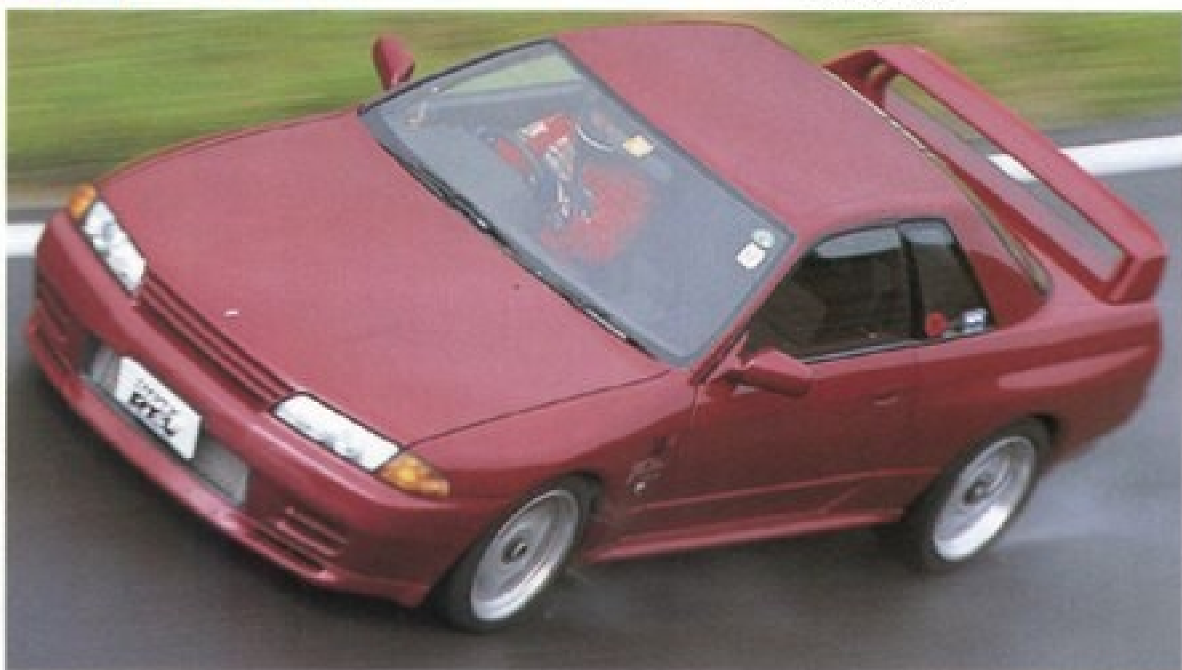
ブースト圧を1・2kg/㎠まで高めているから、基本的にノーマルといえども、それなりにパワフル。荒々しさはないが、十分に頼もしい加速感が得られている。

足も、そのエンジンにちょうどいいくらいの剛性なのである。公道仕様だろうから、サーキットでは剛性不足を感じてしまうのは仕方ない。しかし、バンピーな路面で操縦性が悪化するほど跳ねないのは助かる。初期ステアはシャープに仕立ててあるし、コーナリング中にハンドルをもっと切り込んでも、ずるずるとアンダーステアにはなりにくい。だから、ボディが大きく揺すられながらも、意外に攻め込む気にさせてくれる。

パワーオンでは、E-TSに細工をしているのだろうか、トルクがフロントに素早く移動する癖があったが、それとてオーバーステア対策としては的を射ている。乗り心地重視といいながらも、楽しく遊べる仕上りだった。（木下隆之）

トップフューエル TOP FUEL

☎059856-5880





ZERO-1000ブランドサスペンションキットは、ストリートゼロヨンを意識してトラクションがかかるように柔かめにセットされている。

1.2kg/㎠まで高められたブーストは、HKSのEVCによってコントロールされる。インタークーラーやパイピングもHKS製に交換され、充填効率を高めている。



ロールを抑えるためにセットされたスタビライザーは、arc製の中空パイプタイプ。ストリートからサーキットまで対応する優れたパーツだ。





TUNING DATA

公認車検対応のZERO-1000ブランドのサスペンションキットをメインに、エンジン関係はブーストアップ仕様を持ち込んできた三重トップフューエル。サーキット専用のサスキットではなく、ストリートゼロヨンから通勤まで楽しめるようにF6、R4kg/mmといったバネレートを選択して、どちらかというとゼロヨンスタートを考えてセッティングされている。ビルシュタインベースのオリジナル減衰力をもたせたショックはショートストローク加工が施され、前後共に40mm程度の車高が落ちるようになっている。●HKS EVC、HKSインタークーラー&パイピングキット、ZERO-1000サスペンションキット、arcスタビライザーほか

オリジナル「ZERO1000」ブランドの足まわりが、しなやかな走りを生み出す

エンジン本体には手をつけていないというトップフューエルのGT-Rは、素性の良さを崩さずに、よりトータルパフォーマンスを高めたもの。したがって乗りやすさをまず第一に印象付けさせた。スロットルに対してタコメーターの針が不用意に上がることなく、あくまでも加速は直線的。しかも、ブーストだけはしっかりとアップされているから、力強さは当然ノーマルの比ではない。普段の足として使える反面、サーキットでここ一発勝負といった時にもしっかりとパワーがついてくるから、決してあなどれない。実際今回のテストでもパワフルモデルに少しも引けを取っていない。なぜならサーキットにおいては絶対パワーよりも、むしろフレキシビリティに富んだユニットの方がタイトターンなどでのロスが少ないからだ。回転の上昇もスムーズだからコーナーでもスロットルコントロールしやすいのだ。

次にZERO-1000ブランドのサスのしなやかな動きが気に入った。つっぱりすぎることがないから、コーナーでの姿勢がつくりやすく違和感がない。けれどもノーマルと比較して確実にロードホールディング性が高められているから、タイムも確実に稼ぎ出す。ちょっと乗ってすぐになじめてしまう点は、トータルバランスの高さゆえ。幅広く楽しめる。（瀬在仁志）

緑整備センター MIDORI SEIBI CENTER

☎045-933-1101







フルバランスエンジンに、ニスモタービンやインタークーラーもセットされる。ブーストは1kg/㎠に設定され450ps以上を発揮。



減衰力変更を行なったオーリンズにアイバッハのシングルスプリングをセット。ストロークを稼ぐアッパーマウントも装着されている。

TUNING DATA

前日に起こったエンジントラブルのため急きょクルマを変更して登場した緑整備。持ち込まれたGT-Rはフルバランス取りされたエンジンにニスモタービン、トラスト製インタークーラー、オイルクーラー、HKSのマフラーが装着され1kg/㎠のブースト圧にセットされた仕様だ。サスペンションは独自の減衰力に変更されたオーリンズにアイバッハのスプリングが組み合わされ、オリジナルのアッパーマウントがセットされる。あまりにも急だったためにセッティングもとってこなかったというが、ストリートからサーキットまで使えるようにセットされているために問題なく走れた。●エンジンバランス取り、ニスモタービン、オーリンズショックほか

エンジンフィールの質の高さに GT-Rチューンに関する自信を感じた

緑整備センターが今回持ち込んだマシンは、本来この日のために準備したものではなかった。前日トラブルが発生し、急きょ仕立ててきたマシンだったのだ。そのため、ポテンシャルは決して完全ではない、とのことだったが、それでも良好な走りを見せてくれた。

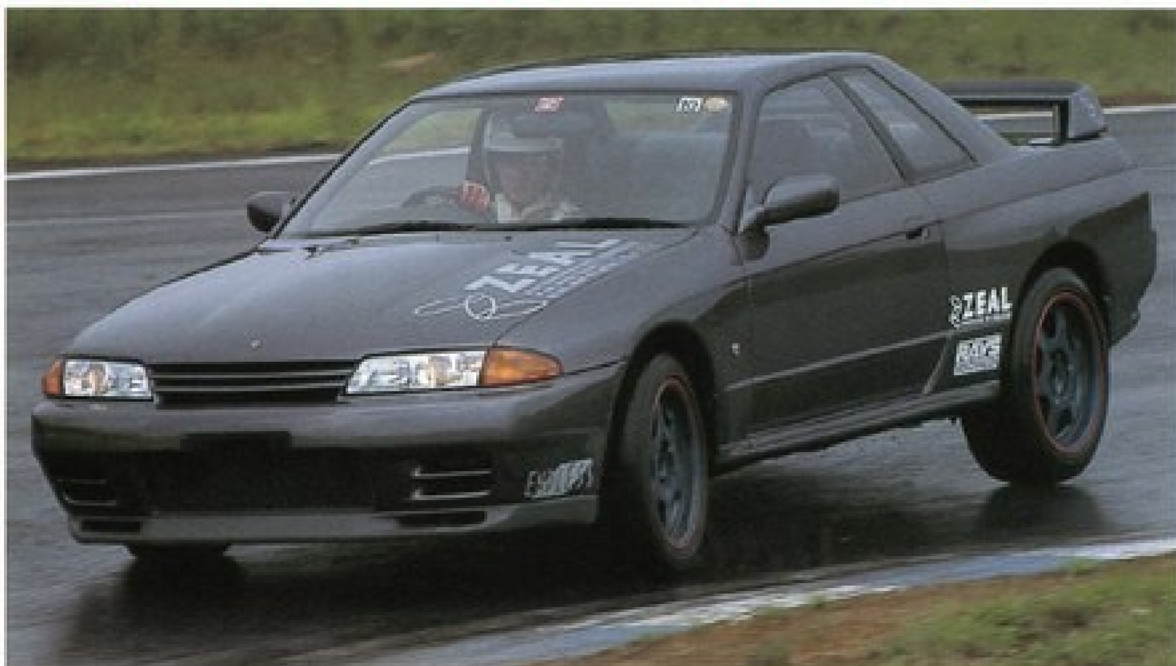
エンジンは、中低回転域からそれなりに盛り上がってくれる特性だったし、それでいて高回転域もストレスなく吹け上がる。レッドゾーンの約8300rpm付近で、そろそろシフトアップをうながされるが、ノーマルに対しては十分にアドバンテージがある。それほどギンギンに手を加えていない仕様だから、劇的な変化は期待できないが、パワー特性に関しては、質の高さがうかがえた。

ただし、走行フィーリングには若干、惜しい点もある。操縦性はオーバーステアにもアンダーステアにもふれる自由度がある。それはそれでいい。しかし、絶対的なグリップ限界が低く、ハイスピードでコーナーに進入するのには抵抗があった。無理にアクセルを踏み込むと、結果的には強いオーバーステアに陥ることが頻繁に起こる。遊ぶにはいいけれど、ラップタイムを削り取るには不向きだろう。エンジンが悪くなかっただけに、そのあたりが残念だ。緑整備センターのマシンの実力を探るのは、次の機会ということになりそうだ。

（木下隆之）

エンドレスアドバンス ENDLESS ADVANCE

☎0267-67-7301





アクシオムエキゾーストシステムはジール事業部の独立したブランド。80〜101.6φの口径となっている。



ノーマル形状で設計されたファンクションサスキットは6kg/㎜のバネレートをもち、30㎜ほど車高をダウンすることができる。





ジオメトリーバケットシートと名付けられたフルバケットタイプのシートはサーキット走行にマッチする高い剛性をもつ。

TUNING DATA

ブレーキパーツで有名なエンドレスが、ストリートのチューニングパーツ部門を設立した。それがジール事業部だ。そこから持ち込まれたGT-Rはオリジナルパーツを組み込んだ仕様となっている。エンジンはアクシオムエキゾーストシステム以外はノーマルで、サスペンションはファンクションサスペンションキットが装着されている。このサスキットはフロントに6、リアに6.5kg/㎜のバネレートが組み込まれ、ノーマル形状ながら30㎜ほど車高が落とされる。ブレーキはプログレッションパッド、ブレーキフルードもオリジナルのものが入れられる。●オリジナルエキゾーストシステム、サスペンションキット、ブレーキパッド、バケットシートほか

あのエンドレスが、オリジナルパーツを開発 「ZEAL」ブランドがGT-Rを鍛え上げる

新しくアフターパーツのマーケットに参入して来たブランド「ジール」は、ブレーキパッドでおなじみのエンドレスが作り出したものだ。まだできたばかりということで、これから取り扱っていく車種やパーツは増えていくと思われるが、GT-Rに対応するパーツは先頭を切って開発されている。

エンジンに関しては、内部やタービンには手を加えておらずオリジナルのマフラーを装着したのみ。一方、足まわりに関してはオリジナルのサスペンションキットと、これもお手のもののブレーキパッドが装着されている。

オリジナルのサスペンションはスポーツ走行などに向けた設定だということだが、バネレートがかなり固い印象で、やや跳ねるような挙動が強い。タイトコーナーに入って行くのは楽なのだが、そこから先の立ち上がりにはハンドリングにややクセがある。このサスペンションキットの設定を生かすには、コーナー進入時に早めにクルマの姿勢を変えておいて、立ち上がりは直線的に脱出できるようなドライビングを心掛けたほうがいいだろう。

ブレーキのタッチはさすが老舗だけあって非常にいいので、このオリジナルのサスペンションキッドの設定を生かしたコントロールが十分に可能な効き味だった。

（日下部保雄）

ウィズレーシングカーズ With racing cars

☎0594-21-8375





HKSのTA45Sタービンキットはカムが組み込まれることで本領を発揮するタイプだ。





エンジンはメタルガスケットのほか、68度のハイカムが組み込まれて効率がアップされている。

ビルシュタインベースのルーティンサスキットは10kg/mmの直巻スプリングがフロントに組まれている。



TUNING DATA

通勤にも使えるチューンドカーを目標につくられ、ハイパワーながらもストリート走行まで考えたサスペンションを組み合わせている。チューン内容は68度のハイカムをIN、EXに組み込み、ハイブーストにも耐えられるようメタルガスケットをセット。ターボまわりはHKSのTA45Sタービンキットが組み込まれ、ブースト1.6kg/㎠から550psのパワーを絞り出している。燃料関係はメインインジェクターを550ccにしてオリジナルのコンピュータで制御している。ビルシュタインベースのルーティンサスペンションキットは、フロントに10、リヤに8kg/mmのバネレートを組み込んでいる。●68度カム、TA45Sタービンキット、ルーティンサスキットほか

オーバー500psを叩き出すエンジンはパワーオーバーステアを呼び出すのも自在

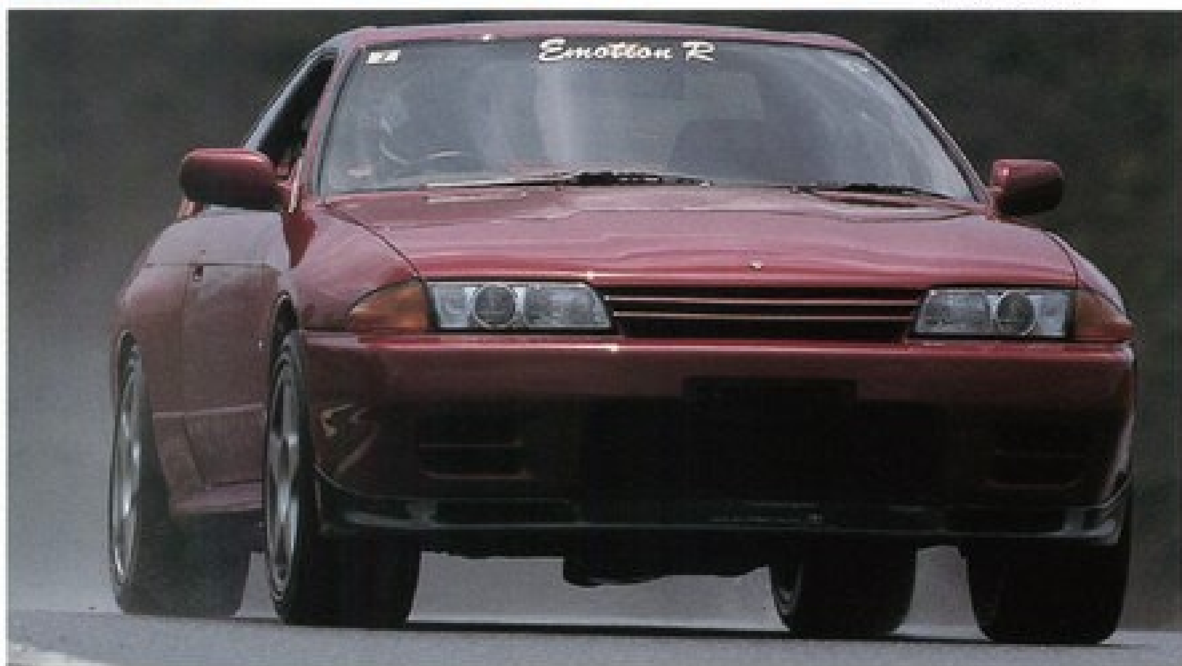
TA45タービンや272度のハイカムシャフトを中心に、かなりギンギンのチューニングを受けているウィズのマシン。ブースト圧は1・6kg/㎠で、マックスパワーは、550psを絞り出しているという。こいつは恐ろしいと思っていると、「通勤可能なストリート仕様ですよ」とショップの方は言う。半信半疑でピットロードを後にしてみるとなるほどその言葉はウソ！ だった。

サスペンションは乗り心地が悪化しないようにセッティングされているようで、ダンロップのW1が装着されていることでも、その辺の狙いはわかる。だが、5500rpm以下はトルクが細く、扱いづらい。ブースト圧が高まるまで、じっと待っていなければならない時間が長いから、とてもじゃないけど、通勤には使いたくないね、僕は。

だけど、こいつをサーキット仕様として割り切ってしまえば、最高のマシンに見える。一旦フルチャージに達してしまえば、ドッカーンと550psが炸裂するから、かなり強力な加速感が味わえる。8500rpm以上まで軽くシャープに吹け上がるのも、快感を助長してくれるのだ。当然タイヤは常に激しくスリップするが、コントロール性は悪くない。進入からオーバーステアを引き出すことも可能で、ぎりぎりの走りを堪能できるセッティングが感じ取れた。（木下隆之）

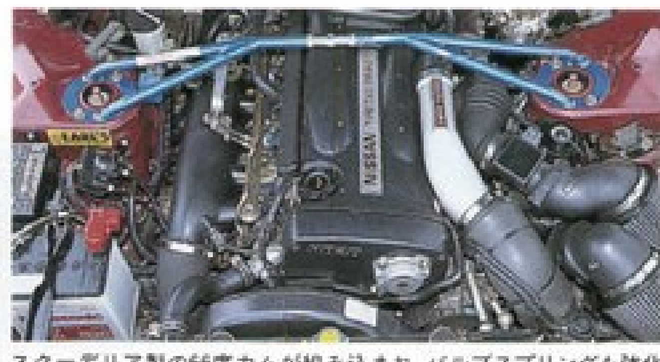
エモーションアール EMOTION R

☎0276-75-5451





燃料関係はフルノーマルの状態だが、ニスモタービン仕様で1.2kg/㎠のブースト圧ではギリギリのキャパシティだという。



スクーデリア製の66度カムが組み込まれ、バルブスプリングも強化されたエンジンにニスモタービンが装着されている。

エモーションRブランドのレカロアバンギャルドはSRをベースにつくられ、助手席のほかリヤも張り替えられる。







サスペンションは圭オフィス、ブレーキローターはアペックス製に交換され、パッドはエンドレスを使う。

TUNING DATA

街乗りを中心とした仕様に仕上げながら、走行会まで使えるようにチューニングされたGT-Rを持ち込んだのはエモーションRだ。エンジンは腰下がノーマルながらも66度のカムがIN、EXに組み込まれ、強化バルブスプリングもセット。吸入効率を高めるためにオリジナルの50φスロットルボディもセットされ、よりエンジンレスポンスも高められる。ターボまわりはGT-Rチューンでは人気の高いニスモタービンが装着され、1.2kg/㎠までブーストアップされている。足まわりは圭オフィス製のサスキットを組み込み、オリジナルブランドのゲージテクノマグネシオホイールもセットされる。●66度カム、ニスモタービン、圭オフィスサスキットほか

ヘッドまわりをチューンし抜群のレスポンスを身に付けたエンジンは、実に軽快に吹き上がる

スロットルを軽くあおってみると、わずかな動きに対しても、タコメーターの針は敏感に反応し、2・6リッターというスケールをしばし忘れさせてくれる。しかし、チューンはヘッドまわりに集中しており、決して大げさなものではない。素性の良さを改めて感じるのはもちろんだが、手を加えすぎないことによって抜群の軽快さを得た。これはアリ！ だ。おまけに本領を発揮するのは高回転域で、実に8000rpmを楽々とマーク。もし許してくれるならもっと回したくなる。ピックアップの良さはヘッドチューニングならではのもので、コーナーで回転が落ちそうになっても、ちょん、と踏み込んでやればパワーはすぐについてくる。ブースト1・2kg/㎠と少々高めにもかかわらず、タイムラグが感じられないのは、本体そのものがもつ、シャープさに他ならない。

ハンドリングはこのレスポンスの良さを生かすためか、極めて素直なもの。コーナー入口からパワーをかけていくと常にリヤが弧を描きながらトレースし、それがスロットルに対し実に忠実なのだ。脱出付近でカウンターは一度決めた以上に修正することはないから、入口から出口まで思いのままの走りが楽しめる。足のセッティングはもちろんだが、ピックアップの良い、エンジンがあればこそである。（瀬在仁志）

オートセレクト Auto Select

☎0720-85-6206



レースで鍛え抜かれたショップの実力は酷暑のコンディションでも安定した水温に現れる

山に囲まれているために空気はどんよりと停滞し、焼けるような日差しをまともに受けるテスト当日のTIサーキットは、まさに灼熱の園。しかも、そのタイトなコースレイアウト上、走行中にエンジンを冷やすことのできるセクションが比較的少なく、マシンには過酷な条件がそろっている。ちなみに、6月に行なわれたN1耐久ラウンドで、参加していたGT-R勢のほとんどはオーバーヒートに悩まされていた。そのために、設定してあったブースト圧を下げざるを得ないチームもあったほどだ。

これほどの過酷なサーキット、コンディションというのに、オートセレクトがチューニングしたGT-Rのコクピットにつけられた水温の針は、正常を示す位置からぴくりとも動こうとしない。タイムアタック中でも、まったく正常な値を知らせるばかりだったのだ。

ピストンやカムシャフトまで改造すれば、エンジンは温度的には厳しくなるはず。しかし、ここまでしっかり温度管理ができていることを、僕はほめないワケにはいかない。

で、このオートセレクトGT-Rのエンジンの有効なパワーバンドは、6000rpmから8000rpmの間だ。残念ながら、中回転域のトルクは乏しいといわざるをえない。回転が吹き上がっていく途中にも、ラフなトルク変動があって、決してスムーズに吹け上がっていくわけではなかった。

しかし、試乗当日はエンジンが本調子とはいえない状態で、本来の加速ができていない状況だった。エキゾーストノートもショップの方が聞いていたところ、どうもこもったような音で、直線の加速も明らかに鈍かったという。

サスペンションに関しては、高速走行用の設定だというが、サーキットでも十分耐えられる仕様になっていて、操縦性も基本的には悪くはない。それだけに、エンジンを完調に仕上げて、再度試乗してみたい。レースで鍛えられているオートセレクトのGT-Rは、そんな期待をもたせるマシンだった。

（木下隆之）

TUNING DATA

高速走行をメインとしてチューニングしたクルマを持ち込んできたのは、レースでの実績も豊富なオートセレクトだ。エンジンは88φのピストンを組み込み、H断面コンロッドや272度ハイカム、720ccノズル、大容量オイルパンや大口径スロットルバルブなど、細かいところまで手が入っている。足まわりに関しては、オリジナルのストリート用ショックは、N1用の前後8kg/mmのスプリングを組み込む。その他は、トリプルクラッチや5速をクロスさせたミッション、強化LSDなどを装備。今回はマフラーの抜けがいまひとつだったようで、本来のパワーが出ておらず、直線のスピードが伸びなかった。●88φピストン、H断面コンロッド、大容量オイルパン、大口径スロットルバルブ、トリプルクラッチ、720ccノズル272度カム、オリジナルショックほか





ピストン、コンロッド、カムなど、ほとんどの部分に手を入れたエンジン。クラッチ、ミッションなどの駆動系も、もちろん強化されている。



クッションユニットは、オリジナルのダンパーとN1用のスプリングの組み合わせ。タイヤは今回はRE520Sを使用した。



リヤもフロントと同様、オリジナルダンパーとN1スプリングの組み合わせ。高速での走行を狙った設定だ

トライアル TRIAL

☎0722-54-9777



生粋のサンデーレース仕様のハンドリングは自在にドリフトを楽しめる足と扱いやすいパワーがウリ！

トライアルのGT-Rは、数あるチューニングマシンのなかでも関西の雄として高い注目を集めている。「ストリート仕様ですけれど……」などと中途半端なことは言わない。サンデーレース仕様をはっきりと公言する。パワー自慢のマシンが大好きな僕としても、一度ステアリングを握りたいと思っていたのだ。

コクピットドリルを受ける。「ブーストはだいたい1・5kg／㎠です。オーバーヒートの心配はないでしょう」

今年の最高気温を記録するような暑さにもかかわらず、頼もしい言葉に見送られてピットを後にした。さすがに1・5kg／㎠までブーストが高まっていると、パワー感は劇的だ。気温が高いことを考慮しなければならないが、グループAほどではないにしても、N1マシンをわずかに上回る激しい加速が体感できた。しかも驚きは、パワーがフラットに発揮されていることだ。5000rpm付近から8000rpmオーバーまで、ほぼ均一に吹け上がってくれる。過激なパワーといっても、走り慣れているドライバーなら、扱いに手こずることはないだろう。

一旦スロットルを緩めてしまうと、改めてブーストが高まるまでにタイムラグがあるのは否めない。だが、それさえ目をつむれば、最強のパワーを十分に路面に叩きつけた走りが楽しめるのだ。

一方の操縦性。そんなエンジンに、一般公道用の溝付きのアドバングローバは多少役不足だ。アクセルを踏み込むと、テールがいとも簡単にスライドする。進入時からもオーバーステア傾向になるから、ドライバーは終始カウンターを強いられる。ただし、だ。テールが流れてもE-TSが的確に作動して、スピンアウトに至らぬようにトルクを配分してくれる。だから、テールが流れても、カウンターさえあてていればアクセル全開のまま走れるのだ。まさにドリフトマシンといった具合で、あれだけ強力なパワーと旋回性の高い操縦性が備わっていても、恐怖感を感じずに走りに没頭できる点は、サンデーレース仕様としての高い資格が備わっている証拠だろう。（木下隆之）

TUNING DATA

牧原社長がサーキット走行を楽しむためにセットアップしたトライアルGT-Rは、ホームグラウンドともいえるTIサーキットで徹底的に煮詰められている。エンジンは、KKKのM6Jタービンを組み込み、ピストンは87.5φをチョイス。IN、EX側とも66度のカムシャフトを組み込み、ブーストは1.3〜1.4kg/㎠かけている。開発期間も長く、これまでにさまざまな仕様にトライしてきたが今回のテストではやみくもにピークパワーだけを狙わず、中速から上のトルクをフラットにして、扱いやすい特性に仕上げているという。足まわりはオーリンズをベースにしたトライアルスペシャルのサスキットを装着。ブレンボのキャリパーも装備される。●66度カム、87.5φピストン、KKK M6Jタービン、トライアルSPLオーリンズサスほか



M6Jタービンを中心にセットアップされたエンジンは、中速域より上でフラットなトルクを発生するようにセットアップされ、扱いやすさを狙う。

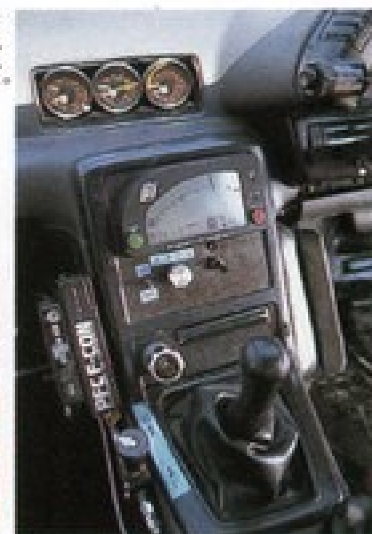
ボンネットにはアウトレットを設け、GT-Rの泣き所であるクーリング対策に関しても、万全の構えをとる。

イギリス製のデータロガー「PIシステム」を装備。まだ本格的なデータ採取は行なっていないというが、セットアップの大きな武器だ。





オーリンズのユニットをベースにした、トライアルオリジナルのサスキット。ゴールドの強力なブレンボキャリパーが組み合わされている。



ガレージ伊藤 GARAGE ITOH

☎0726-37-8511



開発途中ながら抜群の完成度を見せつけるクルマ 扱いやすさがタイムを出していけるキャラクターの源

日頃からいろいろなチューニングカーをテストしていると、中にはまともなアタックさえできないものや、ストレートですら真っすぐ走らなかったりするものもある。もちろん完成度の高いマシンもあるのだが、レーシングマシンと違って、開発途中の状態のクルマを拝借して乗ることが多いから、どこかに未完成な部分を抱えているのは当然だ。だから、サーキットで僕をほぼ満足させてくれるクルマというのはごくまれである。

ただし、こいつは違った。「現状ではサーキット仕様ですが、今後ゼロヨン仕様にしていく予定です」とショップの方は言っており、まだ開発が終了していないことがわかる。だがなかなかどうして、この段階でも優れた完成度を示していたのである。

まず、エンジン。基本的にはノーマルで、メタルガスケットに交換したり各部のバランス取りが施されているに過ぎないのだが、全域に渡って強力なパワーが発生している。

4500rpmから8000rpmまでが有効なパワーゾーン。その間の出力曲線を、ノーマルから忠実にふたまわりほどかさ上げしたような印象なのだ。パワーはあきらかに強力なのだが、出力にむらがない。ノーマルの延長線上に、しっかりパワーを盛り込んでいるのである。したがって、乗りやすい。

操縦性も折り紙付き。装着されていたブリヂストンのRE710もいい味を出していて、その挙動はGT-Rの常識から言えばオーバーステアでもアンダーステアでもない。それでもオーバーもアンダーも、ドライバーのアクション次第で引き出せる自由度がある。

ブレーキも最高の効きを示している。まだ完成したわけではないというのに、まったく不満はないのである。

あんまり誉めすぎるとしゃくなので、(?)、ちょっと意地悪に不具合を探ってみると、高速コーナーでのクルマの安定感にやや難点があった。まぁそれも、重箱の隅をつつくように、意地悪を言えばなのだが……。

(木下隆之)

T UNING DATA

エンジン関係は基本的にはノーマルで、クランクをはじめ各部のバランスを取った他には、ニスモタービンを装着。メインインジェクターを550ccに交換し、メタルガスケットを装着した程度。テスト当日はブーストはマージンを考えて1.1kg/cm²程度に抑えたが、もう少し上げてもエンジンには問題はないようだ。足まわりに関しては、FRとも11kg/mmのスプリングに、8段階調整式のオリジナルショックを組み合わせる。狙いとしてはサーキット走行がメインで、今後はタービンをメインとしたエンジンチューニングを進めたいという。

●クランク及びエンジン各部のバランス取り、メタルガスケット、オイルポンプ強化、ニスモタービン改、メインインジェクター550cc、トラスト6速ミッション、オリジナルショック、ピロテンションロッドほか


コクピットまわりは、完全なサーキット仕様。ロールバーを張り巡らして剛性アップを図るとともに、フルバケットシートを装備。




オリジナルの大口径マフラーを装備。仕上がりも美しい


足まわりもオリジナルのユニットを組み込む。ダンパーは減衰力8段階調整のオリジナル。ピロテンションロッドも装備。


エンジンはニスモタービンに交換した以外はそれほど大きなチューニングはまだ行なっていない。今後、タービン交換も含めてさらにチューニングを進めていく予定だという。

ワークス奥寺 WORKS OKUDERA

☎0471-23-8441



ボールベアリングタービンが生む中間加速とピックアップの良さ エンジン、足とも〝軽さ〟が最大の持ち味だ

〝高速ドライブにおける扱いやすさ〟をテーマにしたワークス奥寺のGT-Rは、中間加速とピックアップをどれだけ高めることができるかにポイントをしぼり、タービンをシルビア用のボールベアリングタイプに変更。これは乗ってみればすぐに良さがわかる。スロットルがすごく軽く感じられるのだ。ほんのわずか踏み込んだだけでタコメーターの針は予想以上に大きくはね上がってしまう。これはNAチューンのシャープさとはまた別のフィーリング。踏んだら踏んだ分だけ素早くタコメーターの針がはね上がるのではなく、二乗的にパワーが立ち上がってくる、と言えばわかってもらえるだろう。それだけタービンが敏感に反応し、なおかつブーストも高くできているから、レスポンスとパワーの両立が実にうまく行なわれているのである。

中でも他のGT-Rが苦しくもがいていた3～4000rpmぐらいの範囲で、しっかりとパワーが立ち上がってきてくれるため、タイトターンがまったく苦にならない。仮に回転を落としてしまっても、期待以上の力強さで即座に遅れを取り戻してしまう。トップエンド付近でもパワーの落ち込みは感じられないから、この手法は間違いなくアリ！　だ。

サスペンションに関してもレスポンスの良さを狙っただけに、バネレートはF10kg／mm R8kg／mmという組み合わせ。もう少し固めのレートだと思われたのは、履いているタイヤがW1の255／40-17ホイール9・5Jと非常に剛性の高い設定だったからのようだ。ロールをあまり感じさせぬまま、スパーッと向きを変え、限界近くになるとわずかづつアウトへラインを取っていく。粘り感は少ない反面おもしろいほどステアリングに忠実に動くため、安心して攻め込んでいける。急激にフロントが抜けてしまったり、リヤがブレークアウトしないことも特筆もの。シャープさと同時に動きのわかりやすさ、限界のつかみやすさもしっかりおさえているからこそできた味付けだ。すべてに渡って〝軽さ〟が最大の持ち味なのである。

（瀬在仁志）

TUNING DATA

高速走行を狙って中速域からの加速力をもつエンジンとそれにともなったサスペンション、ブレーキを装着している。サイズアップされたタービンを回すために66度のカムが組み込まれるほかは、ガスケット以外、特別手を入れられていないが、このカムのおかげでS14シルビア用のボールベアリングタービンは低速からもレスポンスするようになったという。サスペンションはテイン製の車高調整が組み込まれ、フロント10、リヤ8kg／mmのスプリングが組み合わされている。ブレーキはオリジナルのメタルパッドにN1用のブレーキローターを組み合わせている。中間加速の良さ、レスポンスと、足まわりのバランスに重点を置いたクルマだ。●66度カム、メタルガスケット、S14ボールベアリングタービン、550ccノズル、フェーエルデリバリー改造、テインサスキットほか





低速からレスポンスしてくれる慣性の軽いボールベアリングターボはエキゾーストのハウジングが大きめだが、カムを変えることでRBでも十分回すことができる。



S14のボールベアリングタービンを回すために66度のカムが組み込まれ、メタルガスケットに交換されている。ブーストは1.4kg/㎠でパワーは550psを越える。



テイン製のサスペンションはフロントに10kg/mm、リヤに8kg/mmのスプリングを組み合せている。ブレーキはN1用ローターにメタルパッドを組み合わせる。

ファリーナレーサーズ Farina Racers

☎0562-46-8907







オリジナルサスキットはフロントに6kg/㎜のスプリングを組み合せる。ローターやブレーキホースも交換されている。



ステアリングレスポンスを高め、伝わってくる信号をダイレクトに受け止めるステアリングアダプターも装着。



M'sのT-BACⅡによってブースト圧を0.9kg/㎠にセットされたエンジンは、大パワーではないがバランスよくまとめられる。

TUNING DATA

いつでもどこでも疲れを感じさせずに乗れ、走る、曲る、止まるをトータルでまとめ上げた仕様を持ち込んだファリーナ。エンジン内部はノーマルながらブーストアップチューンにともない、M'sパワークリーナー、ARCインタークーラー、オイルクーラー、OS製トリプルプレートなど吸、排気系ばかりでなく、伝達系までしっかりと手を入れられている。サスペンションはオリジナルのサスキットが組まれ、スプリングはF6、R5kg/㎜のレートを組み合せている。また、ブレーキホースからパッド、ローターまで交換され、サーキットでも不安なく攻めることができる。●パワークリーナー、オリジナルコンピュータ、ARCインタークーラーほか

チューンドカーを走らせる気構えがいらない やさしい特性がタイムを切り詰めさせてくれる

いつでもどこでも疲れを感じさせない走り」をコンセプトにするファリーナ・レーサーズのGT-Rは、確かに違和感なくドライブを楽しめた。パワーユニットは決してシャープにレスポンスするというレベルではないものの、ノーマルに近い素直なフィールで、スロットルに気を取られなくて済む。右足の動きに対してシビアに反応しすぎないため、ラフなコントロールをしていても、パワーがスムーズに立ち上がってくる。また、急激に立ち上がることがないから、どこからでも強い加速が得られるのだ。トルクフルで滑らかな回転フィールだから実に扱いやすい。チューンドカーだからといって気張らずに乗れるのはいい。

ハンドリングはスロットルオフで気持ち良くノーズが入り込んでくれるから、タイトターンだって少しも苦にならない。これは固すぎないスプリングと車高バランスをきっちりとっているおかげで、荷重移動がスムーズに行なわれている証拠。スロットルオフの軽めの荷重移動から、ハードなブレーキングによるものまで、ダンピングもきっちりと行なわれている。ハードなチューニングではなくてもバランスの良さと初期設定の高さによって、速さと扱いやすさを両立できるのだ。パワーよりもトータルバランスの高さを狙った良さを、しっかりと感じとることができた。

（瀬在仁志）

ラック LUCK

☎0561-63-0101







ブレンボにオリジナルのパッドを組み込んだブレーキはサーキットで本領を発揮



ゴーイング製のコンピュータ、HKSマフラー、パワークリーナーなど基本的な部分をチューンされる。



ストラットタワーバーはサーキット走行では必要不可欠。これだけでハンドリングに差が出てくる。



サーキットで安定したブレーキングを可能にするため冷却用ダクトも引かれている。



スポット増しが行なわれたボディに10点式のロールバーとボディの剛性に不安はまったくない。

TUNING DATA

サーキット走行を考え、ラジエターの容量アップやオイルクーラーなどの冷却系をしっかりと押さえ、ブーストアップにともないHKSの75φマフラー、インタークーラーパイプキット、パワークリーナーが装着されている。メインとなるのはボディ剛性やサスペンションなど走りの部分で、10点式のロールバーやスポット増しが行なわれているボディに、オリジナルのエルシュボルトブランドであるビルシュタインとフロント8、リヤ6kg/㎜のスプリングが組まれたサスが組み込まれている。またニスモの強化ブッシュやテンションロッドが組まれているところも見逃せない。●大容量ラジエター、オイルクーラー、エルシュボルトサスキット、ブレンボブレーキほか

さすが足まわりのスペシャリスト 独特の設定でドリフトを十分に楽しめる味付けに

オリジナルブランドである「エルシュボルト」ダンパーをもつラックが持ち込んだGT-Rは、やはりハンドリング関係に力を入れたチューニングが施されている。サスペンションはもちろん、ビルシュタインをベースとする「エルシュボルト」ブランドで、スプリングはF8kg/㎜、R6kg/㎜が装着されている。

そのハンドリングは、ひとことでいえばドリフト仕様。低速コーナーで、ドリフトアングルが付くような状態での姿勢コントロールが非常にやりやすいのだ。フロントが巻き込み、リヤの出方も比較的早いほうだが、ドリフトしながらも前にちゃんと進んで行くという設定だ。相対的に言うとリヤの縮み側のダンピングがゆるい感じではあるが、こういったコントロールしやすい方向でのセッティングもなかなかおもしろい。ただもう少し安定サイドに振ったほうが僕の好みではある。

その分、高速コーナーでは先にフロント側がアウトに出てしまうが、この特性を変えようとスプリングをもっと固めにしてしまうと、今度は低速コーナーでの絶妙の味付けが崩れてしまうはず。このハンドリングは、単純にサスペンションだけによって生み出されているのではなく、ロールバーや、強化ブッシュ、テンションロッドなどによって生み出されているのだろう。

（日下部保雄）

HKS関西サービス

HKS Kansai SERVICE

☎07438-4-0126





サスペンションはオーリンズをベースとしたオリジナル。乗り心地と性能をバランスさせたセッティングになっている。



冷却性能を考えたボンネットは、カーボンをＦＲＰではさみ、強度と軽量化を両立させている。





エンジンはカムシャフト交換のほか、試作のボールベアリングタービンが装着されているのが目をひく。

TUNING DATA

あくまでもストリート仕様のクルマということで、外観的にはおとなしいHKS関西GT-R。サスペンションはオーリンズをベースとしたオリジナルで、ブレーキキャリパーもノーマル。車高も他のサーキット走行をメインとしたクルマと比較して、それほど落ちてはいない。注目されるのはＳ14のものを加工して装着したボールベアリングタービン。レスポンスの良さを狙って開発中のこのパーツは、今回の試乗が実質的なシェイクダウンにもかかわらず、早くもかなりの完成度の高さを見せつけることになった。●S14改ボールベアリングタービン×2、264度カムシャフト、オリジナルサスペンションキット、アウトレット付きエアロボンネットほか

あくまでも狙いはストリートチューン 高いトータルバランスが最大のポイントだ

意外にも、ＨＫＳ関西のマシンは、ごくおとなしいストリート仕様だった。チューニングはごく軽いレベルにとどめられている。実際に走り始めても、チューニングカーにありがちな、不自然な荒々しさはないし、穏やかな走り味を感じるのだ。

乗り心地を重視したサスセッティングが施されていて、不快なハーシュネスもない。もちろん跳ねることもない。路面がフラットなサーキットでなくても、乗り心地に不満を覚えることはないだろう。ただ、そのためにハードに走らせたときに、俊敏なフットワークを示すというわけにはいかない。フロントもリヤも、がっちり路面に食らいつくスタビリティは確保されているのだが、ボディは多少派手めにロールする。

新しく開発されたブレーキパッドは、決してびっくりするほどピーキーには効かないが、初期から最後まで、安心できる制動力が発揮されている。16インチ仕様だったことを考慮すれば、これは十分評価できるレベルである。

エンジンのほうは、ボールベアリングを使った新しいタービンが装着されている。ブーストは1・1kg/cm²まで高められていて、力強いパワーがしっかりと感じ取れた。このタービンはテスト前日に装着され、実質的に初走行だったのだが、十分に強力なフィールを見せつけたのはさすがだった。

（木下隆之）

スピードハウスアルファ

SPEED HOUSE ALFA

☎0424-74-7444





排気効率を高めるために装着されたエスティメイのマフラーのほか、フロントパイプも交換されている。



タナベのフロントスプリングに今回はノーマルショックが組み合わされていた。ローターはＮ１用を装着している。



ブーストアップながら吸、排気系、強化パイプ、伝達系などポイントを押さえたチューニングを行なう。



TUNING DATA

ブーストアップ仕様ながら、ポイントを確実に押さえたチューニングでパワーと耐久性をもち合わせた仕様を持ち込んだスピードハウスアルファ。HKSのEVCによって1kg/cm²まで高められたブーストに合わせ、ARCインダクションボックスで吸入効率を高め、5 ZIGENのフロントパイプとエスティメイのタイプ1マフラーで排気抵抗を減らしている。足まわりはタナベのスプリングにGABのショックを組み込むはずだったが、当日はノーマルのショックで参加。そのため減衰が足りなく、ロール量も大きくなってしまったようだ。●オリジナルコンピュータ、EVC、エスティメイマフラー、OSツインプレートキット、N1ローターほか

ノーマルの特性そのままに ポテンシャルアップさせた扱いやすさが持ち味

スピードショップアルファが手を施したＧＴ-Ｒは、ノーマルの良さを崩さずに力強さと安定感を高めていったものである。そのために基本的にはエンジンはノーマルで、足もスプリングの強化にとどめている。しかしながら各部に細かく手を加えていったことによって、レスポンスは遅れがなく、タコメーターの針はスムーズにレッドゾーンを目指していく。回転の上昇が急ではないのはブーストも適度に抑えられているからで、信頼性と扱いやすさを狙ったことをうかがわせる。

サーキットでの走りは、タイヤが245/40-17とウエット路面では少々きびしい設定だったが、それは足がうまくカバーしていた。水に乗るといったことはないが、タイヤが本来の性能を引き出す前に滑り出してしまい粘り強さに欠ける面もあった。だが、その分クルマのほうが深いながらもゆっくりとしたロールによって荷重を徐々に与え、剛性感の高いタイヤの動きを最大限にカバー。天候のために限界がやや低くなってしまった反面、荷重移動のしやすさで限界付近のコントロール性を高めてくれたのである。

足はスプリングのみの交換だから、ロールしながら滑っていくといった感じで、ノーマルとあまり変わらないフィーリング。もう少しダンピングが効いていればより動きがつかみやすかっただろう。

（瀬在仁志）

モーターアソシエイションZ　MOTOR ASSOCIATION Z

☎0245-57-7263

サーキットでは強力な武器になるトラストの6速ミッションによってパワーバンドを有効に使える。

オリジナルのE-TSコントローラーは3段階に切り変え可能。走行時はフロントに20%ほど分配していた。



オリジナルサスにビロテンションが組み込まれ、ハンドリングをアップしている。

1.2kg/㎠にセットされたニスモタービンのほか、フロントパイプまで交換された排気系など補機類は完璧だ。

TUNING DATA

エンジン内部はノーマルながら、ニスモタービン、インタークーラー、パワーフロー、エスティメイのマフラーなど吸、排気系まで完璧にチューニングされている。伝達系も抜かりなく、チルトンのツインプレートやトラストの6速まで組まれるといった仕様。またサーキット走行でも十分対応できるように大容量ラジエター、オイルクーラーも装着され、ハードな走行でも問題なくアクセルを踏める。サスペンションはN1スペックをもったオリジナルの車高調整にF12、R10kg/㎜のスプリングを組み合せ、テンションロッドやニスモの強化ブッシュも組まれる。●ニスモタービン、トラスト6速、オリジナルサスキット、E-TSコントローラーほか

エンジン、クロスミッション、そのすべてがサーキット走行をねらった仕様のスペシャルチューン

ゴグッゴグッと重たいミッションをローに入れてスタートすると、さすがにクロスレシオらしく、各ギヤは簡単に吹き上がってしまう。そのたびに鉄のかんぬきを差し込むような手応えがあって、相当タフな印象を受ける。ニスモタービンをブースト1・2kg/㎠で回しているパワーは、この強じんなミッションをフルに使用できるほど強く、各ギヤは8000rpmまでアッという間。クロス化されているおかげで回転が5000rpm以下に落ちることも少なく、パワーの落ち込みが少ないのもいい。タイトターンでパワーバンドから外れてしまうことがないから、姿勢もつくりやすい。とくにダブルヘアピンになっているところでは短い区間でもシフトアップできるため、大きな武器となるはず。

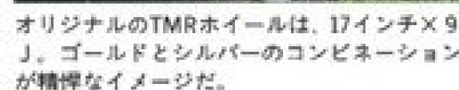
ただ、タイヤのグリップがパワーに負けてしまっているため、スリップが多いことも事実で、加速中にスロットルコントロールする必要があった。クロスミッションとパワフルなユニット、そしてウエットとなればラフな操作は許されない。サスもハードなセッティングで、ヘビーウエット状態となってしまっては、本来の走りはできなかった。路面をとらえきれず全体にはね気味。アンダーとオーバーが交互に出たのはドライ設定のため。乾いていれば相当がんばってくれただろうに残念だ。

（瀬在仁志）

東名自動車　TOMEI

☎044-788-6824

インタークーラーの左右に取り付けられた小さなノズルが、ウォータースプレーの噴射口だ。高圧の水を吹き付けて、エンジンへの吸入気の温度を下げ、パワーをアップさせる。



オリジナルのTMRホイールは、17インチ×9J。ゴールドとシルバーのコンビネーションが精悍なイメージだ。

新型マスターシリンダーが今回、発売された。グリーンのカラーリングがエンジンルーム内で目立つ。



リヤスポイラーのトップには、調整式の可変板が装着され、ネジで位置の調整が可能だ。

TUNING DATA

エンジンに関しては基本的にノーマルで、機械式のブーストコントローラーであるPBCを装着してブースト圧を制御する。吸排気系は車検対応のステンレスマフラーを装着し、その他にはオリジナルコンピュータをセットしてある程度だ。また、インタークーラー脇には冷却用のウォータースプレーのノズルが見える。外観では、大きなリヤスポイラーがまず目を引くが、フロントリップスポイラーや東名オリジナルホイールなどももちろん装着されている。チューニングの狙いとしては、とくに一部分を突出させるのではなく、スポーツドライビングを楽しむために必要なものをバランスよく組み合わせたという。●PBC、車検対応スポーツマフラー、ウォータースプレーシステム、TMRアルミホイールほか

サーキットで生まれ育ったパーツ群には確かなポテンシャルが息づいている

楽しくスポーツランをすることをねらってセットアップされた東名GT-Rは、N-SMO仕様をベースに、レースシーンからフィードバックされたさまざまなパーツを装着してある。とくに目を引くのは、ハード走行時にインタークーラーへ、専用タンクからの水を小さなノズルから霧状にして噴射するウォータースプレーシステムだ。状況によってはこの冷却システムで10ps以上のパワーアップがなされたというデータもある。

その他、迫力あるデザインの前後のスポイラーや、オリジナルホイール、グリーンのカラーリングが目をひく3点支持のストラットタワーバー、車検対応のマフラーなど、豊富なラインアップを誇る。

エンジン内部はノーマル。これも新製品の、グリーンのカラーリングの3点支持タイプのタワーバーが剛性を高めている。

銭谷自動車 ZENITANI

☎0722-71-3641







ダンパーはビルシュタイン、H150にネガキャンコントローラーを装着。ブレーキローターはAPEXiに変更して強化してある。



エンジンはTA45Sタービンを中心としたチューニング。容易にリヤが流せるような荒々しい特性と、9000rpmまでというトップエンドの伸びを誇る。

9000rpmオーバーまで回る ダイナミックなエンジンでテールスライドも容易にOK

ゼニタニのマシンが走っている様子は、たとえ目をつぶっていてもわかるはずだ。アクセルを踏み込んだ状態で、タコメーターの針が5500rpmに達すると、エキゾーストノートが劇的に変化する。アクセルをオフにすると、今度は今までの荒い排気音が、うそのように消え失せる。それが終始、繰り返されるのだ。

走り始めてしばらくすると、耳をつんざくこのノートが、実はパワーゾーンとほぼ一致していることに気が付いた。カムを換え、バルブやタービンまで手が加えられているために、荒い排気音は5500rpmから、なんと9000rpmまで力強く発揮される。トラストの6速ミッションは、パワーゾーンを外さなくても済む有効なパーツだが、たとえそれがなくてもストレスのない走行が可能のように思えた。それほど広い範囲でパワーが発生しているのだ。ピークだけを見ればそれほどとがった印象はないのだが、9000rpmまで遠慮なく使えるエンジンは、GT-Rといえども少ない。

操縦性は、激しい排気音が象徴するように、ダイナミックなもの。リヤタイヤのスタビリティは決して高くなく、頻繁にテールが流れ続ける、テールハッピーな仕様なのである。そういう仕様だから、コーナリング中は激しい排気音を断続的にサーキットに轟かせることになった。

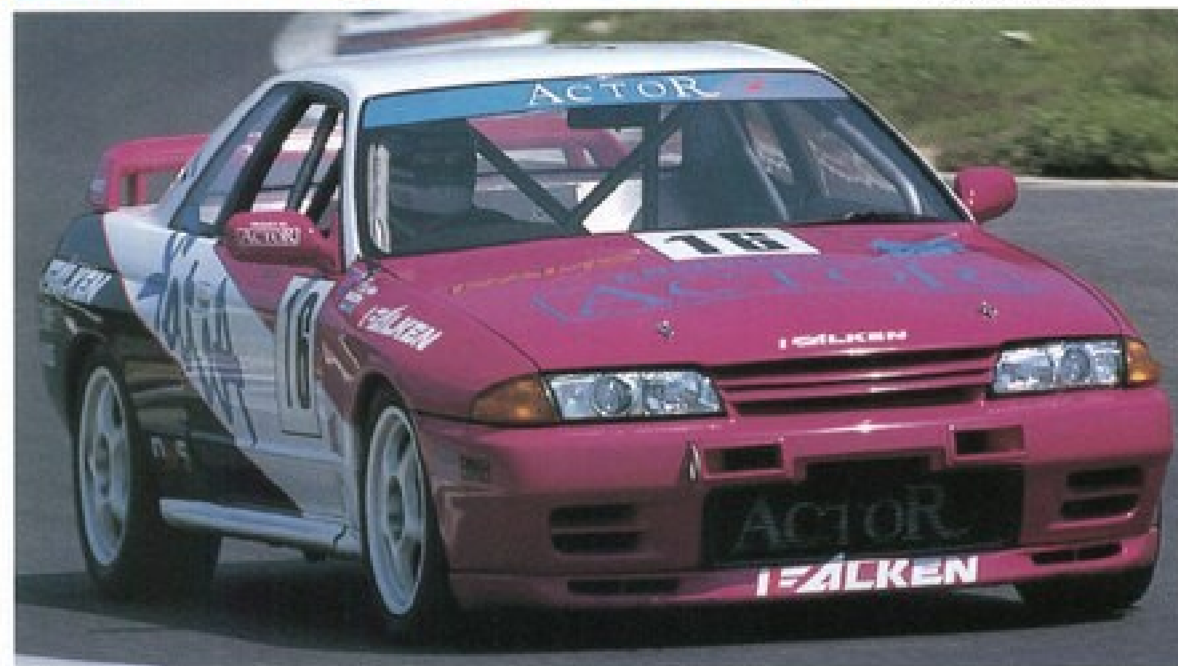
（木下隆之）

TUNING DATA

最高速、ゼロヨンを狙ってチューニングされた銭谷自動車のGT-Rは、エンジン内部にも、徹底的に手が加えられている。オリジナルのカムシャフトに、東名の強化バルブスプリングを組み込み、タービンはTA45Sをチョイス。その他、排気系は銭谷オリジナルのステンレスマニホールドに、STメイのステンマフラーを組み合わせている。パワーを有効に使うために、トラスト6速ミッションが組まれていることも見逃せない。足まわりはビルシュタインのダンパーにタナベのH150スプリング、柿本改のネガティブアッパーリンクを組んで、ハンドリング特性を詰めている。●TA45Sタービン、オリジナルカム、タコ足、エスティメイマフラーほか

カーパドックA&K CAR PADOCK A&K

☎08462-9-1117





マフラーは開発されたばかりの、カーパドックA&Kオリジナルのスポーツタイプを装着している。





サスペンションは、少数派のクワンタムのダンパーを装着。アンダー気味のセッティングがなされている。



エンジンは完全なN1仕様のまま。レギュレーション通り、特別なチューニングは特に行なってはいない。

純粋なN1仕様のレーシングマシンならではの タイムを狙うノウハウが随所に

カーパドックA&Kのマシンは、純粋なN1レース仕様。実際に昨シーズン鈴鹿に参戦していたマシンだから、僕が今シーズン乗っている日産プリンス・フジツボGT-Rと比較できると、楽しみにしていたのだ。

コクピットは、見慣れたレース仕様のそれで、まったく違和感なく走ることができる。ブーストは1・1kg/cm²で、N1マシンとしては多少控えめな設定だが、テスト日のTIサーキットの異常な暑さを考えれば妥当な数値に設定されていた。パワーゾーンは4500rpmを最下限に7500rpmまで。もう少し上まで、たとえば8000rpm近くまで伸びてほしい気もするが、これもN1マシンとして常識的な特性だ。

初期から強いアンダーステアが顔を出すコーナリング特性も、レースマシンの常識的なハンドリング。遊ぶのなら、もっとオーバーステア気味が理想だが、そういった仕様とは異なって、後輪は頑固に路面をとらえて離さない。そのあたりにも、競技車である以上、タイムを意識したセッティングがうかがえた。

タイヤは、ファルケンのスリックタイヤが履かされていて、剛性は十分。コントロールはさすがにシビアだが、公道用の溝付きタイヤでは味わえないダイレクトなフィーリングが得られている。

（木下隆之）

TUNING DATA

このクルマは、昨シーズンのN1シリーズ戦にカーパドックA&Kから参戦していたマシンそのものだ。チューニングメニューはもちろん、N1レギュレーションに添ったもので、各部の軽量化など、レーシングマシンへの改造はひととおり行なわれている。足まわりは、前後ともクワンタムのダンパーが組み込まれている。また、今回装着してきたマフラーは、カーパドックA&Kのオリジナルブランドである「アクター」の新しいスポーツマフラーだった。今回はしばらく走らせていなかったということもあって、そのポテンシャルは完全には出し切れていない、という。●N1仕様レーシングマシン　クワンタムダンパー、オリジナルマフラーほか

RRSPECIAL

RICOH RACING 1994 TUNING PARTS



SPECIAL COMPUTER
NISSAN
HONDA
MAZDA
MITSUBISHI

●シリコンによる振動対策など耐熱およびデータ保持などリコーレーシングならではのノウハウが活かされています。

RB26DET GT-R CRANKSHAFT



RB26DET/GT-R CRANK SHAFT
10.000rpm OK!
PRICE ¥920.000

ORDER CRANK SHAFT
7MGT 1GGT SR20DET
S20(GT-R) L6

SPECIAL CRANK PULLY
●GT-R スペシャル
クランクシャフト専用プーリー
PRICE¥90.000

MAXPOWER 789PS
FULL COUNTER
HIGH PERFORMANCE
RB26DET

MAKER	ENGINE.TYPE	PRICE
NISSAN	GT-R VG30DETT RB26DETT RB20DET CA18DET ¥90.000	
NISSAN	VG30DE RB20DE CA18DE	¥70.000
NISSAN	SR20DET SR20DE シルビア.パルサープリメーラTWIN-ROM	¥98.000
NISSAN	Z32 GT-R R32 SR系シルビア.パルサー I/J交換タイプ 440cc 550cc 720cc	¥120.000~
NISSAN	R33(M/T A/T) S14(SR20DET)	¥98.000
HONDA	NSX	¥90.000
HONDA	EG6	¥95.000
HONDA	V-TEC (CIVIC CR-X INTEGRA)	¥90.000
MAZDA	FC3S (レブリミッター変更タイプ)	¥90.000
MAZDA	FC3S (レブリミッター無)	¥95.000
MAZDA	ROAD STER	¥125.000
MAZDA	FD3S	¥125.000
MITSUBISHI	GTO	¥145.000
MITSUBISHI	ランサーEVO	¥90.000
SUBARU	IMPREZA/LEGACYマイナー後	¥115.000

SPECIAL COMPUTER
TOYOTA

MAKER	ENGINE.TYPE	PRICE
TOYOTA	1J-Z SUPRA2.5 SOARER2.5 MARK2 2.5	¥145.000
TOYOTA	ARISTO	¥165.000
TOYOTA	New SUPRA (NA/AT/etc)	¥165.000
TOYOTA	New SUPRA (Turbo/6th Manual)	¥260.000
TOYOTA	SOARER4.0 CELSIOR	¥165.000
TOYOTA	AE101.AE92COROLLA (N/A S/C)	¥145.000
TOYOTA	3S-G (N/A)	¥145.000
TOYOTA	3S-GT CELLICA/MR2	¥145.000
TOYOTA	AE86 EP71	¥90.000

ELECTRONIC SPEED LIMITER CUTT
RR-SLC
●エレクトリック・スピードリミッターカット
TOYOTA車全般 ¥12.800
ARIST専用 ¥33.000
トヨタ車専用の180km/hで作動するリミッターをカットします。

ELECTRONIC FUEL PRESSER CONTROLER
RR-FPC
●エレクトリックフューエル・プレッシャーコントロール
S13.PS13-SR20DET ¥12.800
アクセルのオンオフ時の燃圧の低下およびノッキングを防止。高負荷時の燃圧低下によるトラブルからエンジンを保護します。

RR SPECIALROM MAPING
HKS-VPC
HKS-FCON
●ROM MAPING
HKS-VPC ¥50.000~
HKS--CON ¥30.000~
HKS-VPC、F-CON等のROM内部データの変更・書き換え。それぞれのチューニングマシンに合わせた細かいセッティングが可能となり既存のCPUデータでは考えられなかったレベルのチューニングを提供致します。アイドリングの不調、アクセルハーフ時のかぶりなどハイカム装着者、排気量アップ車等のセッティングを確かなものにします。



RR SPORTS MUFFLER
RRスポーツマフラーシリーズは、チューニングに最適なアイテムの一つとしての利用を考えて開発されたパワー重視の本格的スポーツマフラーです。またパワーと効率の良さだけでなく、最大口径101.6Φの迫力あるリアビューはもとよりファッション性も考慮されたフォルムも開発コンセプトの一つです。



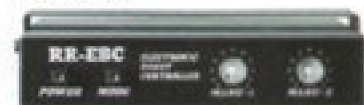
MAKER	TYPE	FRONT PIPE/YES	FRONT PIPE/NO	SPECIFICATION
MAZDA	FD3S	155.000		ALL STAINLESS
NISSAN	GT-R	220,000		ALL STAINLESS
TOYOTA	JZA80	140.000		RS TYPE
NISSAN	S13.PS13	125.000		RS TYPE
NISSAN	R32.GTS	125.000		RS TYPE
TOYOTA	MA70	95,000	85,000	STEEL TYPE
TOYOTA	GA70	95,000	85,000	STEEL TYPE
TOYOTA	MZ20	95,000	85,000	STEEL TYPE
TOYOTA	GZ20	95,000	85,000	STEEL TYPE
TOYOTA	JZA70	95.000	85.000	
MAZDA	FC3S	95,000		STEEL TYPE
MAZDA	FD3S		85,000	STEEL TYPE
MAZDA	ROAD STER		78,000	70m/mテール
NISSAN	Y31		85,000	VG30DET.シーマ
NISSAN	Z32 2/2	188,000		左右100m/mテール

RR ORIGINAL STAINLESS EXTHUST MANIFOLD
●RRオリジナル ステンレス・エキゾーストマニフォールド

適応TURBIN	TYPE	径m/m	PRICE
RB26 K3T	ツインタイプ	42.7m/m	¥290.000
TD06 TD05	ツインタイプ	42.7m/m	¥290.000
TA45	シングルタイプ	42.7 50m/m	¥340.000
NISMOタービン用	ツインタイプ	42.7m/m	¥240.000

すべてオール手曲げ仕上げのハイパワー指向のエキゾースト・マニフォールド。
GT-R他、他車種のエキゾースト・マニフォールドもオーダーを受け付けております。

ELECTRONIC BOOST CONTROLER
RR-EBC
●エレクトリック・ブーストコントローラー
RR-EBC
¥78.000
TWIN -TURBO用
¥81.000





SUSPENSION KIT GT-R
●GT-R 専用オールアルミサスペンション
KIT PRICE¥400.000
●GT-R 専用スチールサスペンション
KIT PRICE¥270.000
ハイパワー車には常にそれを上回る足が欲しい。オールアルミ素材の贅沢なまでの高品質と超軽量RRサスペンション。その安定感、軽快なフットワークはまさにサーキットゆずり。0-400、最高速、サーキットなど仕様にあわせたスプリング・レートのオーダーメイドも可能です。走る楽しみを教えてくれる本物のサスペンションです。

BREMBO BRAKE CALIPER KIT
●GT-R ブレンボー専用ブレーキパッド
FRONT PRICE ¥24.000
REAR PRICE ¥22.000
カーボンとメタル素材との結合によって生まれたRRブレーキパッドにブレンボー専用ブレーキパッド登場。シャープなタッチと制動能力はそのままにブレンボーにあわせた新開発ブレーキパッドです。●その他各車種ブレーキパッドも用意してあります。

SPECIALOIL PUMP ASSY
●GT-R 専用強化オイルポンプ
KIT PRICE ¥78.000
高回転時のオイル系のトラブル、ポンプ破損などGT-Rによくみられるトラブルを解消。

Ricoh Racing
●OPEN /am9:00-pm8:00
〒470-23愛知県知多郡武豊町字石川101
RICOH OFFICE TEL0569-73-3849
RICOH FACTORY TEL0569-73-5989
RR1994 TUNIG PARTS CATALOGをご希望の方はRICOH RACINGまで。

アブ・フラッグ AB-FLUG

☎03-3328-9666



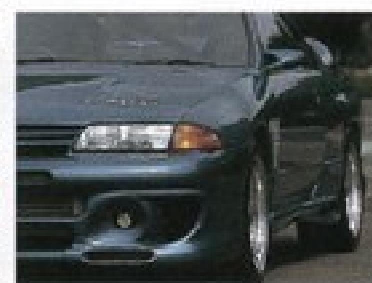


ブレーキローターはＮ１用で、専用に開発されたパッドと併用することにより、富士スピードウェイなどでのスポーツ走行でも、十分な効きを見せる。



センターコンソールの上部に設置する、新製品のカーボンメーターパネル。グローブボックスに設置するタイプより格段に視認性が高い。

曲面を重ね合わせた複雑な構成のエアロパーツ。マフラーはオールステンレス製だ。



フロントのスポイラーは、外観上の大きなポイントとなるパーツだが、デザインだけではなく、冷却効果を高める効果も見逃せない。

TUNING DATA

アブフラッグのデモカーは、94年１月の東京オートサロンにも展示されたクルマ。深いブルーにオールペンされたエクステリアに注目が集まるが、セールスポイントはそれだけではない。神奈川にある同社のチューニングファクトリーで徹底的にチューンされたエンジン、足まわりは高いポテンシャルを誇っている。エンジンはIHI製のタービンを用いてシングルターボ化。高価なステンレス製の排気系も目を引く。足まわりも、オリジナルのサスキットに、Ｎ１用のローターを組み合わせ、ストッピングパワーも強化。●IHI RHCタービン、ステンレスマニホールド、ステンレススポーツマフラー、オリジナルサスキットほか

オリジナリティあふれるエアロに負けないフルチューンが施されたエンジンが魅力



エンジンはカム、クランク、ピストンまですべてに手が入れられたフルチューン。RHC７タービンをきっちりと回せる仕様だ。

独自の造形のエアロパーツで常に大きな注目を集めるアブフラッグのＧＴ−Ｒは、やはりそのエクステリアがポイントだ。とはいえ、ただデザインのみを追いかけただけではなく、フロントバンパースポイラーは、インタークーラー、ラジエター、オイルクーラーやブレーキシステムへの冷却効果を、ノーマルと比較して30％以上アップさせているという。

また、エンジンもフルチューンされており、88・5φピストンを組み込み排気量を２７９８ccにアップ。ＩＨＩのＲＨＣ７タービンを装着してシングルターボ化し、オリジナルのステンレス・マニフホールド、マフラーで武装と、外観に負けないほど力が入っている。

イーストベアー EAST BEAR

☎0493-39-3333



リヤウイングは、一味違ったデザインの小型タイプ。同社のロックウェルニスモキットの中の１パーツで、リヤビューの印象を変えてくれる。

フロントフェンダーは、ノーズからの流入空気の流れを考えたデザイン。ファッション性だけではなく、機能性も考えられている。







サイドスカートももちろんイーストベアー製。曲面でデザインされたパーツが、GT-Rの印象を一味変えてくれる。

TUNING DATA

サーキット走行会で、ノーマルを一段上回るポテンシャルを発揮できることを目指してチューニングされているイーストベアーGT-R。方向性としてはTD05をツインで回してパワーとレスポンスを稼ぎ、アペックスのVCRやインタークーラーなどの補機類でエンジンまわりを固めている。足まわりに関しては、オーリンズのサスペンションキットに、アペックスのブレーキップパッド程度。外観は同社の主力商品であるエアロパーツの中から、ロックウェルニスモキットをチョイス。フロントノーズインテーク、サイドシェルプロテクター、リヤの小型スポイラーをセットで装着している。●TD05タービン、アペックス VCR、オーリンズ・サスほか

精悍なイメージのエアロパーツと使いこなせるパワーフィールを目指したエンジンが売り



TD05をツインで装着したエンジンまわり。あくまでもノーマルを使いこなせるようになってからチューン、というのがポリシーだ。

エアロパーツメーカー、という印象の強いイーストベアーだが、チューニングに関しても自信あり。このＧＴ−Ｒも、オリジナルのエアロパーツに加えてエンジン内部や足まわりに関してもしっかりと手を入れている。

もともとイーストベアーでは、本来ＧＴ−Ｒのエンジンチューニングはあまり必要性を感じていないという。ほとんどのオーナーが、ノーマルＧＴ−Ｒのパワーを引き出せず、走行会でハチロクなどにも追いつけないクルマも多いからだ。このクルマはたまたま、走行会でアクセルを全開できるオーナーにめぐり合ったので、もう一段階、上のレベルを目標に仕上げてみた、ということだ。

コンプリートカーだ

**高いポテンシャルを誇るGT-R
そのベースをさらに磨き上げて
発売された2台のクルマがある
高性能と信頼性を両立させた
魅力をじっくり見てみよう**

トミーカイラ Rスポルト
限定30台 950万円 残りわずか

カーボンプロペラシャフトやレース用ブレーキで武装

質の高いコンプリートカーを次々と送り出しているトミーカイラ。GT-Rを素材としたトミーカイラRの決定版と言えるのが、この「Rスポルト」だ。

トミーカイラのもてる技術力のすべてが投入された究極仕様のエンジンは、タービンにハイパワーとハイレスポンスの両立を目指して開発されたオリジナル品を採用。高回転域での刺激的な加速と低中速域でのトルクを向上させている。インタークーラーもオリジナルの大容量タイプ。オイルクーラーはシーズンを通して安定した能力を発揮するラジエター内蔵の水冷式。ウィークポイントのオイルポンプはN1耐久マシン用のものを採用するなど、パワーアップするだけでなく徹底して信頼性を高めている。

究極仕様というからにはこれだけではない。なんとプロペラシャフトにはグループA・GT-Rからフィードバックしたカーボン製を採用。スタンダード品よりも重量で50％、慣性モーメントで40％も軽減し、レスポンスアップに貢献している。また、400psを受け止めるブレーキには、ブレンボ製キャリパーとAPレーシング製ローターという最強の組み合わせをチョイス。日本初採用の18インチホイール内に前330φ／後300φという大径ローターを収めている。これもグループA・GT-R用で、市街地からサーキットまで「Rスポルト」のポテンシャルを存分に味わえるストッピングパワーを備えている。

Rスポルト	
車両形式	E-BNR32改
全長×全幅×全高(mm)	4545×1755×1340
ホイールベース(mm)	2615
トレッドF／R(mm)	1510／1510
車両重量(kg)	——
最低地上高(mm)	——
エンジン	RB26DETT改
オリジナル	ツインタービン
ボア×ストローク	86.0×73.7
総排気量(cc)	2568
圧縮比	——
最高出力(ps/rpm)	——
最大トルク(kg-m/rpm)	——
トランスミッション	——
クランクシャフト	カーボンファイバー製 ノーマル重量比50%
サスペンション	F／Rマルチリンク+オリジナルサスペンション
ブレーキ F	ブレンボ4ポッドキャリパー APφ330ローター
ブレーキ R	ブレンボ2ポッドキャリパー ブレンボφ300ローター
タイヤサイズ	F／R245／40ZR18
ホイール	F／R18×8JJ トミーカイラ3ピース
価格	950万円


グループA・GT-R用のビッグキャリパー＆ローターを収める18インチホイール


マフラーのエンドピースはトミーカイラ独特の楕円形。排気音は思いのほか静か


カーボンファイバー製のフラップがリヤデザインを引き締めると共に操安性を高める


こちらもインパネはあくまでもさりげない。しかし300km／hメーターが実力を誇示する


一見ノーマル然としているが、内部にはトミーカイラの全技術が注入されている

 Photos／Hiroharu Sato Text／Yorimasa Kato

HKSとトミーカイラが全力で開発した性能も価格も驚きのチューンドカーを紹介

これが驚嘆のGT-R



燃料制御はPFC-F CON、CPUの内部ロムは専用。シングルタービンが目をひく

ZERO－RはHKSが国際的に通用するスーパースポーツとしてつくり上げたクルマ。GT－Rをベースとしながらエンジン、ミッション、サスペンション、ブレーキシステムに至るまで、HKSの手によって、高度にスペシャライズされている。しかし、単純にメカニカルな技術が注ぎ込まれているだけではない。「ドライバーオリエンテッド」、つまり乗り手重視の考えでつくられているのだ。ただステアリングを握りアクセルとブレーキを踏んでいればいいというのではなく、ドライバーがクルマを操る楽しみを堪能できるクルマづくりがなされているのだ。

エンジンはボアを2㎜拡大して排気量を2688ccにアップ。ギャレット製TA45Sのシングルターボに合わせてカムプロフィールなども変更し、450ps／50kg・m以上のパワー&トルクを発揮する。もちろんこのハイパワーに備えてH断面鍛造コンロッドやアルミ鍛造ピストン、大容量オイルクーラーなどで強化。パワーをフルに生かすべくドグタイプの6速ミッションやクラッチにツインプレートを採用している。

足まわりは200㎞／h以上でのスタビリティを重視。ニュルブルクリンクで徹底的にテストを行ない、車体下まわりの空力や重量配分にまで配慮。超高速で快適かつダイナミックな走りを実現している。また、前後トルク配分とダンパーの減衰力を任意に変更でき、場面に応じた運動特性を設定できる。



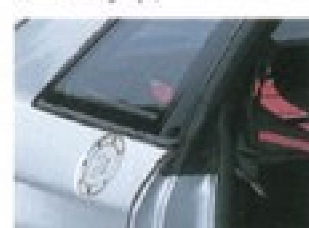
ホイールはZERO-Rオリジナルのテクノマグネシオ製の18インチ



エンジン冷却とドラッグ低減のためフロントスポイラーはルーバータイプ



排気系はステンレス。マフラーは径を稼ぐためとフラットボトム化のためデュアルに



超高速での安定性と運動性を高めるため燃料タンクを車体ほぼ中央の後席部に配置



室内はドライビングに集中させるスパルタンなテイスト。必要な物だけが備わっている

シングルターボ化し ドライバビリティを徹底追求

ZERO－R

車両形式	E-BNR32改
全長×全幅×全高(mm)	4545×1755×1320
ホイールベース(mm)	2615
トレッドF／R(mm)	1500／1500
車両重量(kg)	1480
最低地上高(mm)	130
エンジン	RB26DETT改 TA45Sシングルタービン
ボア×ストローク	88.0×73.7
総排気量(cc)	2688
圧縮比	8.3:1
最高出力(ps/rpm)	450／7500以上
最大トルク(kg・m/rpm)	50／6000以上
燃料供給装置	ECCS HKS VPC+HKS F CON
クラッチ形式	HKS チルトン
トランスミッション	HKS ホリンガー6速
駆動方式	ATTESA E-TS+HKS ETC
サスペンションF／R	マルチリンク+HKSサスペンション
スタビライザー	HKSパイプスタビライザー
ブレーキF／R	AP4ピストン ローターφ355
タイヤサイズ	F／R245／40ZR18
ホイールF／R	18×9JJ マグネシウム合金1ピース
ライトコントロール	HKS FLC+HKS OLC
価格	1600万円

HKS ZERO R
限定10台 1600万円



Photos/Kouji Miura Text/Akihiro Takahashi

すべてが“速さ”を追求!

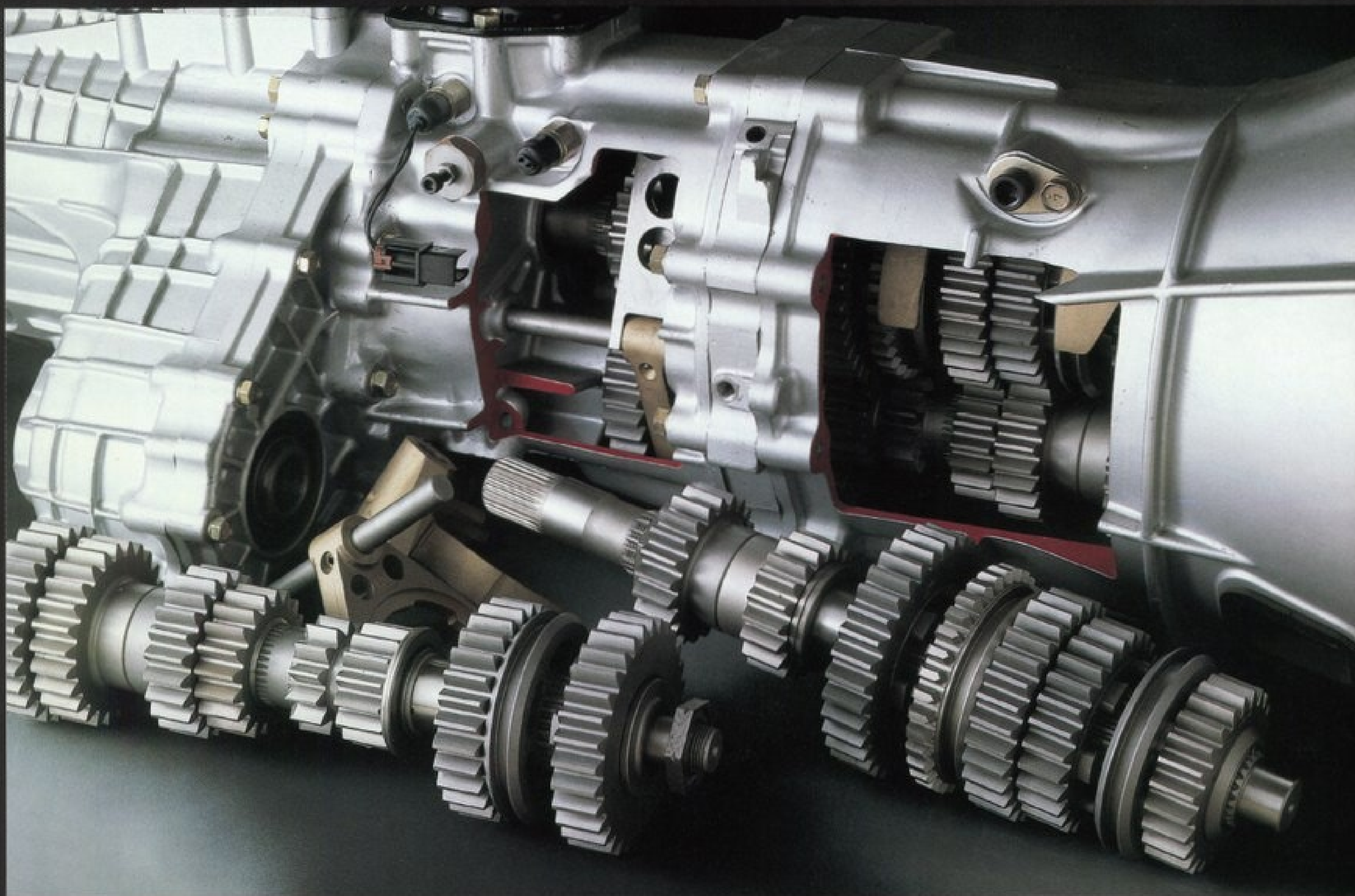
SPECIAL-MADE FOR GT-R

究極のGT-Rパーツ群

GREX：6速ミッション

6 SPEED TRANSMISSION

価格／85万円　発売元／(株)トラスト



チューンドエンジンのパワーを最大限に生かすならミッションに注目!

GT-Rをトータルチューニングで追及していくと、必ず乗り越えなければならない問題がいくつか出てくる。そのひとつがトランスミッションだ。これはノーマルミッションのギヤ比がチューンドGT-Rのエンジン特性にマッチしないという問題を浮き彫りにしている。パワーが600馬力を越えてくると、ノーマルのようにワイド過ぎるギヤ比では、パワーの領域にうまく乗せることができないのだ。トラストのデータ結果でも明らかだが、1速から2速のドロップ回転が大きく、1速9200回転でシフトアップすると、2速では5510回転まで回転が落ち込んでしまう。これではチューンドエンジンだとパワーバンドを外れてタイムロスとなる。またノーマルではゼロヨンでのタイムアタックはとくに辛く、400mを3速で通過するか4速で通過するか迷ってしまうことにもなる。パワーを生かすセットアップをするには、回転のドロップが少ないギヤレシオが必要になってくるのだ。

そこでトラストの6スピードトランスミッションである。ノーマルとの比較データを見てみると、9200回転で2速にシフトアップした時のドロップ回転は6409回転となり、その差は約900回転近く差がでている。しかも3〜6速までのドロップ回転が少なく、どのギヤでもパワーバンドに乗せることが容易だ。タイムアップの特効薬を探しているのなら迷わず6速を組み込むことだ。

世界のスーパースポーツの中でもトップクラスの性能を誇るGT-R
ハイテク満載のその技術の固まりを素材に、より一層の開発を進めるチューニングメーカー
すべては速さの追求のために、コンマ1秒タイムを縮めるために、未踏の地を目指している

NISMO：ツインプレートクラッチセット

TWIN-PLATE CLUTCH SET



価格／19万8000円（94年9月発売予定） 発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

ノーマルと同じフィールで600馬力対応

ブーストアップで380馬力！ タービン交換で500馬力オーバー!! を実現するRB26DETT。ノーマルエンジンでさえも、そのポテンシャルの高さは異常ともいえるほど。しかもアテーサE-TSをもつ4WDのおかげで、そのパワーを苦もなく使うことができるのがGT-Rの魅力でもあり、モンスターと呼ばれる由縁でもある。しかしながら、そのGT-Rにも多くのウィークポイントが存在する。とくにアキレス腱といわれているのがクラッチ系だ。乗り方にもよるが、ノーマルクラッチではブーストアップといった初歩的なチューニングにさえも追従することができず、ハードな走りにはとても対応することはできない。どこのショップでも、サーキットテストなどを想定したら、まず強化クラッチの組み込みを考えるぐらいだから、クラッチ系の強化は避けて通ることのできないポイントなのだ。そうしたとき最初に考えられるのが、やはりカバーとディスクを交換するというオーソドックスな手法だ。

そこでチョイスするのがツインやトリプルといった多板プレートを使うクラッチシステムだ。GT-Rを知り尽くしているニスモから94年9月に販売される予定のクラッチシステムは米国ティルトン製のツインプレートタイプながら、ディスクとカバー外径を従来の7・5インチから8・5インチと大きめに設定することで、より伝達能力を高めることに成功している。許容範囲内のパワーは600馬力と控え目ながら、実際にはさらなるパワーにも対応できるような設計がなされている。しかもメタル素材を見直すことで、ジャダーを減少させ、耐久性も向上させている優れものだ。

RACING EMOTION R：ゲージ・テクノマグネシオ

gauge TECNOMAGNESIO

強度と軽量化を実現するマグネシウムを採用

このホイールに見覚えのあるひとならば何も説明する必要はないだろう。信頼あるイタリアのテクノマグネシオ社がリリースしているマグネシウム合金ホイールが、このエモーションRブランドの『ゲージテクノマグネシオ』のベースとなっている。このホイールの大きな特徴はとにかく軽いこと。しかも軽くしながらも高い強度をもたせている。軽量ホイールなら他社ブランドでも出ているが、17インチのデメリットは解消できない。それは路面の凸凹やキャッツアイなどを走行したとき、タイヤからホイールに受ける衝撃でホイールが歪むこと。だが、このテクノマグネシオは強度が高いために歪むことはまずない。この強度をもちながらウエイトは8500グラムと9J×17の大きさとしてはかなり軽い。この軽さがバネ下重量の軽減となり、装着しただけでサスチューンを施したのと同じ効果になるのだ。しかもこだわりはそれだけではない。ゲージというトップネームは飾りではないのだ。このホイールはGT-R専用に開発され、オフセットが設定されているため、ほかの車種に装着することはできない。同じ器であっても尺度が違うという意味を込めてゲージというトップネームが付けられているのだ。そのため装着された状態を見るとGT-Rのボリュームあるワイドフェンダーにピッタリとツライチでおさまる。そのスタイルは見ればわかるようにあつらえたといってもいい。オフセットはテクノマグネシオからリリースされていない20ミリで、これがエモーションRブランドのこだわりとなっている。足まわりの強化だけでなく、足を演出するのにふさわしいホイールがこのゲージテクノマグネシオなのだ。



価格／12万4000円 発売元／（株）エモーションアール

HKS:エボリューション・マフラー

EVOLUTION MUFFLER

価格/システムI 9万8000円 システムII 15万8000円 発売元/(株)HKS販売



パワー重視の本物エキゾーストシステム

開発コンセプトが「ハイパワーチューニングに対してバランスのとれるマフラー」というように、ターボチューニングメーカーとしてHKSが本格的にチューニング対応マフラーを開発したのがこのエボリューションマフラーである。このマフラーの大きな特徴は、性能を重視して排気効率を高めている点だ。そのため構成パーツにはターボチューニングでは必ず交換が必要なフロントパイプがセットになっている。しかもいたずらに太いフロントパイプではないために低、中速域のトルクを落すことなくパワーフィーリングを向上させている。システムIでは純正の触媒を使うセットになっているが、システムIIではHKSが開発したメタル触媒が組み合わされて大気汚染を考慮しながら排気抵抗を減少させることに成功している。これまでリリースされている車検対応のリーガルマフラーとの違いは、パワーアップを前面にうたっているところ。そのためJASMAの認定品とは異なり改造車検を自分で取らなくてはならないが、排ガス試験、熱害試験、騒音試験の書類を取りそろえているために法的にも問題なくクリアできる。またマフラー本体の差別化も図っており、これまで発売されているリーガルマフラーとは異なったガンメタ塗装や106φエボリューションテールを採用している。ただし、販売店を厳選しているためにHKSから選ばれたショップでしか手に入れることができない点に注意したい。

FET SPORTS：パワーコイルユニット

POWER COIL UNIT



価格／8万円（6本セット）発売元／(株)エフイーティー

ワンコイル、ワンプラグのダイレクトイグニッションシステムを持つRB26DETTは、点火系に対してこれまで問題がないように思われてきた。昔のエンジンのような点火システムとは違い、その性能はかなり向上しているように思われていたのだ。ところがエンジンチューニングが進み、燃焼効率を追及していくと、純正コイルではそのキャパシティが不足してしまう。とくに高回転域になると放電能力が低下してしまい、高回転での燃焼効率が大幅にダウンしてしまうのだ。これはどのショップでも意外と知られていなかった。GT-Rの性能を追及しているショップでは独自にCDIを装着してテストを行なってきたが、コイル側がその電圧に耐えられないことや高価なCDIが3個も必要ということもあり、思ったように開発が進んでいなかったのだ。

RB26の弱点をクリアする点火システム

そこに着目したのがFETスポーツだ。構造上開発しづらいパーツだったところをあえて開発し、RBの最終兵器といった名目でリリースされたのだ。このパワーコイルを装着することで、高回転での着火ミスや電圧降下をなくし、ノッキングなどのエンジントラブルの引金となる部分を解消できるようになった。最近では1万回転を超えるエンジンを製作するショップも増えてきたが、このパーツを装着することでエンジンに対する負担は減少するはずだ。ただし、放電能力が向上したということは、点火プラグにかかる負担が増えることも考慮する必要がある。これまで3万キロ近くも使用できた点火プラグも使い方によってはその半分のサイクルで交換する必要が出てくるが、それだけ点火能力がアップしたということを考えれば当然のことだろう。

WEISECO：RB26ピストン

RB26 PISTON

ハイブーストに耐える強度と耐久性を確保

ノーマルエンジンでさえ400馬力ものパワーに耐えることのできるRB26DETTだが、チューニングが進んでよりハイブーストのエンジンに仕上げていくとなると、ノーマルピストンがいくら優れているとはいえ、その耐久性はガタ落ちになる。とくにノーマルはノッキングに対して非常に弱く、一度でもノッキングを起こすと必ずピストンにトラブルが発生する。最悪の場合、棚落ちや熔けてしまうなど、ブロック側に与えるダメージが大きく、へたをすれば壁に穴を開けることにもなる。そんな問題が多く発生したことから、RBには強度の高い鍛造ピストンが必要になるといわれていた。その問題を解決するべく開発されたのが各メーカーの鍛造ピストンだが、なかには使っているうちにピストンが変形してしまい、ブローバイが多量に出てしまったり、ピストン首振りが多いRBの欠点でもあるサイドノックが起こってしまうなど、問題が出たピストンもあった。

そんな問題をもたず信頼性の高いピストンがアメリカのワイセコ社でつくられたマツオカの鍛造ピストンである。ピストンの基本的な形状はノーマルを踏襲しているが、その強度は700馬力でも問題が起こらない。もちろんノッキングに対しても強く、ハイパワーエンジンを製作するにははずせないとまでいわれている。ピストンリングの形状や材質なども研究され、ブローバイをできるだけ少なくするなど、RBの欠点をできるだけフォローできるように考えてつくられている点も支持されている理由だ。またショートピンヘッドタイプも開発され、多様化された要求に対応できるような高性能ピストンも発売が開始されている。


価格／14〜16万円　発売元／マツオカ

K CALL：アテーサ・コントローラー

ATESSA CONTROLLER

シンプルな機能で4WDをコントロールする

FRベースの4WDで、しかもフロントにかかる駆動力をコンピュータで制御するという世界でも希に見る機能をもっているGT-R。このアテーサE-TSをもたせたことで、ストリートだけでなくレースの世界でも無敗を誇るクルマになっているといっても過言ではない。しかしながら、市販車に対してのメーカーの考えは、フロント駆動はあくまでもサブ的なものとしか考えられていない。リヤがスリップしたときだけ、フロントにトルクを配分するような能力しかもたせていないのだ。昨年まで行なわれていたグループAでは、このアテーサのコントロールもタイムを稼ぐセッティング上重要な項目と考えられていた。とすれば、ここをコントロールすることで、より速さを稼ぐことができるはず。しかしながら走る場所が限られていないストリートでは、その制御のポイントを探ることが難しく、オールマイティなセッティングをもたせることは非常に難しいといわれている。HKS関西で販売されているトルクスプリットコントローラーは、その盲点を見事に突いている。というのもアクセルを踏み込んだときにだけ、20%ほどの駆動を常にフロントに掛けるようなシンプルな機能にすることで、誰にでも扱え、場所を選ばずに使えるようになっているからだ。そのためT-サーキットで行なわれたテストでは、一般的なドライバーでも3秒ものタイム差が出たという。もちろんサーキットだけでなく、ゼロヨンなどのスタート時のロスを少なくすることにも有効だ。シンプルで低価格ながら、その効果は抜群のパーツだが、これはGT-Rに精通しているHKS関西ならではのパーツといえるだろう。



価格／3万9800円　発売元／㈱HKS関西サービス

ÖHLINS：ガス・ショックアブソーバー ＆ **EIBACH**：ダブル・スプリング

GAS SHOCK ABSORBER & DOUBLE SPRING

プリロードを生かすベストマッチング仕様

サーキット走行を主体とするようなGT-Rのなかで、装着率ナンバー1といわれているのがスウェーデンから輸入されているオーリンズだ。シングルチューブの倒立式を採用しながらも、20段階調整といった細かい減衰力の切り替えができ、しかもセッティングに合わせその減衰力を短時間で変更できるといった点もその人気を博している部分だ。

GT-Rのチューニングで、これまで多くのショックをテストしてきた緑整備センターでも、オーリンズは抜群にいいと太鼓判を押しているが、同社ではオーリンズに組み合わせてドイツに本社を置くアイバッハ（米国生産はエイバック）のスプリングを組み合わせて使用している。このアイバッハは直巻きタイプながら、多くの種類の形状やバネレートを持っている。その中のひとつがテンダーと呼ばれるスプリングだ。これは異なった特性のスプリングを2種類使うことで、プリロードを掛けることを目的として使われている。プリロードとはスプリングの反発力を使って、タイヤの接地性を高めるために使われる方法で、車重の1Gの反発だけでなく、バネ自体の伸びを生かしてタイヤを路面に押し付け、4輪ともタイヤを有効に使うようにセッティングするやり方だ。ダブルスプリングは自由長など、セッティングを煮詰めることが難しいといわれているが、完成すれば乗り心地もいい理想の足まわりになるはずだ。WRCでは数年前から採用され、ニューツーリング・カーでもほとんどのクルマがこの手法を使っているほどレース業界ではメジャーになっている。ストリートでも今後間違いなく主流になるといってもいいはずだ。



価格／37万4000円（1台分）　発売元／（有）緑整備センター

MINE'S:エスタ・スポーツ・リンク

ESTA SPORT LINK

ストリート主体のキットながら筑波最速!

筑波サーキットで1分00秒85をマークしたマインズGT-Rに装着され、的確なサスペンションシステムを構成するパーツとして注目されているのが、エスタスポーツリンクキットである。このスポーツリンクはピロボールを使わずに適材適所のブッシュを組み込むことで、マルチリンクのサスペンションを的確にコントロールできるように開発されている。ピロを使わずに強化されたゴムブッシュを使うという考えは、ストリート主体を考えたマインズの狙いがあり、乗り心地を損なうことなく、ショックとスプリングを有効に動かすためだ。ここをすべてピロボールに変えてしまうと、サスの動きがシビアになり、いい面も多分にあるが、逆に動きを制限されてしまうことになり、アライメント変化のおいしい部分が狭くなってしまうのだ。走行場所がサーキットのような限られたところであれば、高いバネレートを組み込んだ仕様でタイヤをうまく使うこともできるが、ストローク量をできるだけ制限しないとピロに多く負担がかかり耐久性もガタ落ちになる。しかもコントロール幅は極端に狭くなってしまう。ブッシュによって逃げをつくることは、4次元的な動きをするマルチリンクの弱点といえるが、このキットはその弱点をきちんと理解してつくられているから、高い性能を発揮しているといえる。また各リンク類の長さを微妙に調整していることで、タイヤの接地性をより高めることができるように考えられている点もこのエスタスポーツリンクの優れている部分といえるだろう。いずれにしても、このパーツの実力はマインズGT-Rで証明され、その完成度の高さは実証済みなのだ。



価格/18万4000円　発売元/㈱マインズ・ウェイブ

CUSCO:MZワンウェイL.S.D

MZ ONE WAY L.S.D

4WDのトラクションを生かすSPLデフ

純正でも機械式のLSD(リミテッドスリップデファレンシャル)がリヤに装着され、スポーツ走行でも十分耐えられる能力を持っているGT-R。標準採用でLSDが組み込まれているクルマが少ないことを見れば、このクルマが走りに対してより高性能を目指していることがわかるだろう。さらに走りに磨きをかけ、トラクションを重視したいのなら、リヤデフのイニシャルトルクを高めれば、より一層の駆動力を得ることはできるが、リヤの2輪だけを駆動するLSDのみでは限界が見えている。4WDの機能をもちフロントにもデフをもっているGT-Rならば、よりトラクションを稼ぐ方法がある。それがクスコのMZワンウェイフロントLSDである。これまでの4WDの考えだとフロントデフにLSDを組み込んでしまうと、トラクションはかかるもののフロントが引っ張られて曲がらないクルマになってしまうといわれていた。理論的に考えればフロントの駆動力が増えてしまうのだからアンダー傾向は仕方のないことだが、このアンダーを出さないように考えられているのがMZワンウェイLSDの特徴なのだ。姿勢を決めるコーナーの進入時では、フロントデフはフリーになり、コーナーの立ち上がりでフロントのトラクションが欲しいような場合で、アクセルを開けたときだけ抜群の効果を示すようにつくられている。とくにアテーサE-TSをコントロールしてフロントに駆動をかけるようなセッティングが行なわれているクルマに関してのマッチングは高く、サーキットだけでなく、ゼロヨンからダートにいたるまで場所を選ばず使えるのがこのMZワンウェイLSDなのだ。



価格/フロント10万円、リヤ10万8000円　発売元/クスコジャパン

お手軽チューニングで GT-RがポテンシャルUP!!

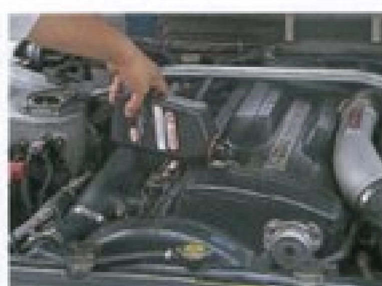


ホントに超簡単。しかも効果抜群
SX-6000を入れるだけで、
エンジンとギアの磨耗を防いで、
ポテンシャルを最大限に引き出してくれる
チューニングカーのエンジンケアに、
GT-Rをより速く走らせるために、
欠かせないチューニングツールだ!

そんなわけで、SX-6000の実力を探るべく、サーキットにやってきた。テストドライバーはダートラ界の『走る実験室』炭山氏。エンジントリートメントとギアトリートメントで武装した、GT-Rの走りは……早速、テストラン!

テスト① SX-6000 エンジントリートメント

「SX-6000注入後ブーストがかかる前のフィーリングが、明らかに良くなってるね。またエンジンの音もマイルドになり、ドライバーはエンジンが静かでスムーズになったと感じるんだ。絶対的なパワーのあるGT-Rは本来、ちょっとしたエンジンのフィーリングの変化というのは分かりずらい。それが顕著に感じられるんだからスゴイよ。


オイル交換の際にエンジントリートメントを注入する。フィルター交換を忘れずに

あとタービン軸の保護の面では、エンジン同様PTFEのコーティングが効果を発揮する。あのタービンはエキゾースト側からのカーボンがベアリングの方に入って来て、タービンのベアリング（メタル）を重くしてしまうんだ。だからGT-Rに限らず、フルフロートのベアリングにはSX-6000はいいだろうね。メタルの保護になるんだから。

余談だけど、うちの競技車を運ぶトレーラーのディーゼルエンジンに入れてみた。これが効果抜群！　80kmも走行しないうちに、みるみるエンジンの調子が良くなっていくのが乗っていてわかるんだ。おもしろいほど、実感できたよ。デーゼル車でもターボ車でもオールマイティに使えるネ」

SX-6000は摩擦を減少させることで、パワーを上げ、燃費を改善し、金属面を保護するPTFEポリコーティング剤。フライパンのテフロン加工と同じ処理で、非常に滑らかで頑丈。エンジン劣化の最大の原因はドライスタート（エンジンをかけた最初の数秒間）。その点SX-6000はエンジン内部の摩擦、磨耗を極端に減少させるから、エンジンの劣化を防ぐには最適。

また、SX-6000のベースオイルは自動車メーカーの規定を満たしたものを使用。これにより、エンジンオイルとの相性と安全性を兼ね備えている。

テスト② SX-6000 ギアトリートメント

「これはいいよ。注入後30kmも走ったら、もう効果が現れた。夏場だから油温の上昇速度も早いから、効果の現れかたも早かったんだろうな。シフトチェンジの時に、どのギアでもゴクッっていう渋さって言うか、引っ掛かりがあった。特に最近4速から5速へのシフトアップがしづらくなっていたんだけど、それが綺麗に解消された。どのギアへのシフトもスポスポと本当にスムーズに入るようになったんだ。

GT-Rのオーナーは往々にしてパワーを上げすぎる傾向があるから、ミッションやデフに掛かる負担は想像を絶するものがあるんだ。走りかたもハードだから、結局そのパワーにギアがついていけない。その結果ミッションにトラブルが出てくる。特に3速が壊れやすいネ。あと、デフ（機械式LSD）に使用するとLSDの効きがより自然でリニアな効き方をするようになるな。

このクルマはウチのカミさんが足代わりにも使うんだけど、そのカミさんですらSX-6000注入後はシフトフィーリングが良くなったのに、気がついたくらいだからね」

SX-6000ギアトリートメントはギアを金属摩擦と磨耗から強力に保護してくれる。実験ではギアシフト操作力が20％も減少したという事実も確認されているスグレモノ。

テストドライバー
●炭山　義昭



35歳。炭山自動車代表。1979年よりダートトライアル競技にひかれ出場し始める。以降、自身がチューニングした改造車で参戦し、常に上位成績を収め現在に至る。現在は全日本選手権CⅢクラスに参戦中。

制作・セッティング能力に優れ、研究熱心なところからダートラ界では「走る実験室」と呼ばれる。ハードな走りはもちろん、微妙なフィーリングの変化を読み取る、職人である。今回のテストではSX-6000を絶賛

超微粒子が金属摩擦と磨耗を激減させる。SX-6000は画期的チューニング

SX-6000 ギアトリートメント

500mℓ:6500円

マニュアルミッションのギア鳴り、ギアチェンジ時の渋さや引っ掛かりを解消するにはギアトリートメント。超微粒子PTFEを各ギアの摩擦表面に定着させ、最適の潤滑性を実現する。この滑らかで頑丈なコーティングにより、シフトチェンジの操作力の軽減、摩擦と磨耗の減少、部品寿命の延長、ギアノイズの減少、燃費向上などの効果が現れる。たった1回の使用で半永久的に効果は持続する。



SX-6000 エンジントリートメント

500mℓ:6500円　750mℓ:8000円　1000mℓ:9500円

SX-6000は世界最小0.05ミクロンの超微粒子PTFEを使用。注入後わずか160kmで最大の効果が発揮される即効性が特長。オイル交換時に注入するだけで、エンジン内部の金属表面にPTFEコーティングを施し、エンジンの天敵、摩擦と磨耗を劇的に減少させる。それによって燃費の向上、オイル消費の減少。エンジン内部パーツの寿命延長。……など様々な効果が約8万kmも持続する。



株式会社ソヴリンインターナショナル
〒468 愛知県名古屋市天白区植田3-1406　Tel.052-802-6378　Fax.052-805-0699



テスト車両はこの写真のノーマル16インチGT-RとV-SPECⅡ。いずれもエンジン・足まわりともフルノーマル。空気圧は冷間2.3kg/㎠でセットした。RE710はどのテストでも高い安定性と応答性のよさを示してくれた

グリップはもちろんコントロール性の高さが常に限界を引き出す走りを可能にしてくれる

TEST

ノーマルGT-R + 225/50R16（純正サイズ）

外径632㎜・リム7JJ・タイヤ幅231㎜

オールマイティなバランスのよさが限界での安定した走りを約束する

RE710の僕らに対する求心力は強い。「とりあえず〃ナナイチゼロ〃を履いていれば安心だね」。多くの人がこう口にするほど、RE710はトータルで優れた性能を発揮し、僕らの期待を裏切らないタイヤとされてきた。ワインディングはもちろん、サーキットでも満足できるグリップを発揮し、たとえそれがウエットでも、もちろんドライでも、常に最高の操縦性とグリップをもたらしてくれる、オールマイティなスポーツタイヤとして、たぐいまれな信頼感を提供してくれているのだ。

そこで今回、その実力の検証と、特異な操縦性を示すGT-Rとのマッチングをチェックすべく、エビスサーキット・西コースをステージに実走テストを行なうことにした。

まず、ノーマルの16インチGT-Rに、純正サイズ・225/50R16のRE710を履かせ、フィーリングをチェック。テスト当日は雨が降ったりやんだりというコンディション。路面はほぼウエットだ。

新品を装着して走り始めたのだが、いきなり期待どおりのグリップを発揮し始めた。ケース剛性が十分に確保されているためだろう、ステアリングを切り込んだ初期から瞬時にして応答性が高まっていく。ウエットだからといって、鈍さは感じられない。

コーナリング中のグリップ力もノーマルより十分高いから『少し突っ込みすぎたかな？』と思うくらいのスピードで進入しても、何事もなかったように走り抜けることができる。GT-R特有の、アクセルオンで発生する強いアンダーステアに対しては、さすがにそれを強引に打ち消すまでのグリップ力はないものの、そこに至るまでに不自然な挙動に陥るのを未然に防ぐことはできる。ブレーキ性能にも合格点を与えていいだろう。ステアリングを切り込みながら強くブレーキングするという、タイヤにとって酷な状況でも、簡単にロックすることはないのだ。

こういったウエットコンディションの中では、絶対的なグリップ力と並んでコントロール性の善し悪しが走りに大きく影響するが、この点でもRE710は申し分のない実力を見せてくれた。すなわち、常に高いレベルで、グリップ力とコントロール性のよさを発揮してくれたのだ。

さすがにステアリングを切りすぎると、前輪のグリップを失うこともあるし、強引なアクセルコントロールでテールが暴れることもある。しかしそれには目をつぶるか、GT-Rの性能を恨むしかない。だが、たとえそうなってもクルマは常に自分のコントロール下にある。だから、ここエビスのようにエスケープゾーンの狭いサーキットでも、コースアウトの心配をせずに、ガンガン積極的にマシンを振り回していけるのだ。すなわち、常に限界を引き出しながら走ることが可能になってくるというわけだ。

無闇にグリップを高めることで、逆に操縦性の悪化を招くこともあるが、RE710にはそんな不自然さは感じられない。自分のドライビングテクニックが向上したのかと錯覚を覚えるほど、素直にマシンが反応してくれるのだ。

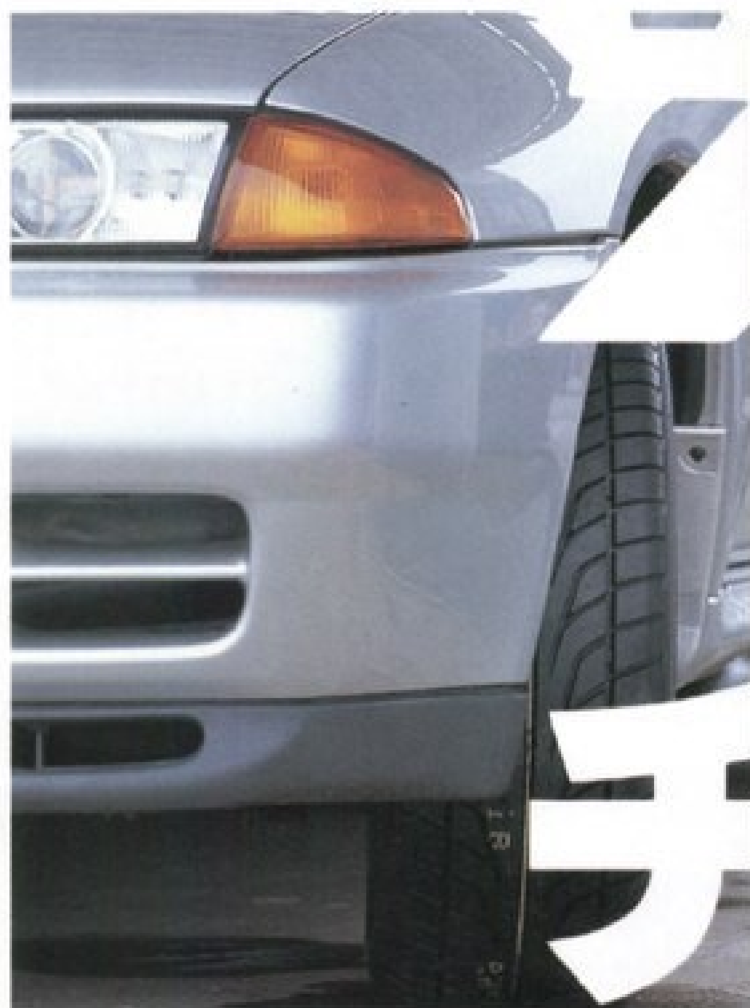
弱点を探そうと躍起になってテストを進めたが、トータル性能に優れたRE710には欠点らしい欠点が見当たらなかった。単なるグリップだけではない、オールマイティなバランスのよさ、コントロール性などを高い次元で実現したタイヤだった。



トレッドパターンは3本のストレートと各2本の異なる角度のハイアングルグルーブよりなる。ユニディレクショナルパタンを採用。接地面の水流解析から生まれた高排水効率溝設計だ。このパターンにより、ドライでの高運動性能とウェットでの性能を高い次元で確立することに成功した。14～16インチは写真のトレッドパターンを採用。



最初のノーマル16インチGT-R＋225/50R16のテストはウェットコンディションでスタート。微妙なコントロール性が要求されるウェット条件下でRE710は卓越したバランスのよさを見せてくれた。コンセプトどおりのドライ＆ウェットの性能の高さを実感させられたテストだった。



ポテンザRE710
サーキット
徹底テスト

710 ナナイチゼロで走りをチューンせよ!

高運動性能スポーツラジアル ポテンザRE710の ポテンシャルをサーキットで全開チェック!

"走る" ために生まれたGT-Rだからこそ、タイヤも "走り" にこだわって選びたい
そこで、人気のブリヂストンのスポーツ・トップグレードタイヤPOTENZA RE710にスポットを当ててみた
果たしてRE710はGT-Rのポテンシャルを100%引き出してくれるタイヤなのかどうか
サーキットで限界まで攻めて、もてるポテンシャルを徹底的にチェックしてみた
答えはイエス。RE710はGT-Rにベストマッチの
ストリート最速のスポーツタイヤだった

Impression/Takayuki Kinoshita
Photos/Tetsuyuki Urabe
Toshiki Kobayashi
Hiroharu Sato



テストフィールドはエビスサーキット・西コース。Rの小さな回り込んだコーナーとストレートをメインに構成された全長2103mのコースだ。GT-Rでも3～4速に入る高速部分とハードなブレーキングからタイトに回り込むコーナーまで、コーナーは豊富。それだけにクルマおよびタイヤに要求される項目はシビアなものがある。

参考ラップタイム比較

テストカー	タイヤサイズ	①	②	③
ノーマルGT-R	225/50R16	1'15"03	1'14"59	1'14"86
	245/40R17	1'14"66	1'14"18	——
V-SPECⅡ	245/45R17	1'13"62	1'14"18	1'13"58

ノーマルだけじゃない より高いレベルのマシンにも RE710なら対応できる

SPEC POTENZA RE710

卓越したドライ&ウェット性能が魅力

ブリヂストンのスポーツ／トップグレードのタイヤが、92年末に発表されたこのポテンザRE710。スポーツタイヤとして一世を風靡したRE71の後継モデルだ。コンセプトはずばり「ウェット&ドライでRE71を一挙に進化させた高運動性能スポーツラジアル」。その言葉どおり、卓越したドライ&ウェット性能が最大のポイントだ。特徴的なパターン「スーパースラントグルーブ採用ユニディレクショナルパタン」で、効果的な排水性と強いドライグリップ、優れたコントロール性を確保し、また新開発の「ブロードグリップ・コンパウンド」の採用で、低温（ウェット）から高温域（サーキット走行）までの幅広い温度域で強力なグリップ性能を発揮することに成功した。さらに、タイヤサイドから丸みを排除した形状「フラットフェイス」とすることでシャープな外観を生み出している。

〔発売元〕㈱ブリヂストン　☎0120-076030（フリーダイヤル）

40・45&50シリーズ（17・18インチ）	
235/40ZR18	¥104,000
215/40ZR17	¥79,000
235/40ZR17	¥85,000
245/40ZR17	¥89,500
255/40ZR17	¥93,500
265/40ZR17	¥99,500
225/45ZR17	¥80,000
235/45ZR17	¥84,000
245/45ZR17	¥89,500
225/50R17 94V	¥63,500

60シリーズ	
175/60R14 79H	¥28,500
185/60R14 82H	¥30,500
195/60R14 86H	¥32,500
205/60R14 89H	¥36,000
195/60R15 88H	¥37,000
205/60R15 91H	¥39,000
215/60R15 94H	¥41,000

45・50&55シリーズ（14～16インチ）	
205/45ZR16	¥67,500
225/45ZR16	¥72,000
245/45ZR16	¥82,000
205/50R16 87V	¥50,000
215/50R16 90V	¥54,500
225/50ZR16	¥63,500
225/50R16 92V	¥57,500
245/50ZR16	¥71,000
245/50R16 98V	¥65,500
205/55ZR16	¥55,500
205/55R16 89V	¥50,000
215/55R16 91V	¥53,500
225/55R16 94V	¥56,500
195/50R15 82V	¥39,000
205/50ZR15	¥50,000
205/50R15 85V	¥47,000
225/50R15 91V	¥53,500
195/55R15 84V	¥39,000
205/55R15 87V	¥46,000
185/55R14 79V	¥32,500
195/55R14 82V	¥37,000



14～16インチモデルには豊富なサイズバリエーションがそろっている。こちらは左右対称デザイン。



非対称ユニディレクショナルパタン採用の17～18インチモデル。その気にさせてくれるデザイン。

TEST 3 V-SPECⅡ + 245/45R17（純正サイズ）

外径652mm・リム8½JJ・タイヤ幅251mm

V-SPECⅡとのマッチングも最高！ 驚くほどの回頭性のよさを見せてくれる

さて、GT-Rの最終進化バージョン、V-SPECⅡでのマッチングはどうだろう？ 最後に、V-SPECⅡに純正サイズである245/45R17を履いて、テストを行なった。

V-SPECⅡは16インチGT-Rとは微妙にセッティングが違う。たとえばアテーサE-TSやサスペンションなど、走りに直接影響する部分に違いがある。具体的には、クルマの姿勢をダイナミックに変化させながらアンダーステアを抑える仕様だ。

こいつにRE710を装着すると、若干ウェットだったこともあって、自在に振り回せるコーナリングマシンに変身したのである。

タイヤの初期応答がいいから、それこそコーナーの入口からオーバーステアを誘い出すことも可能。

「GT-Rはアンダーステアが強い」とはもう言わせない。それほど、回頭性が高まっているのだ。

こんなときにもタイヤの剛性不足を感じさせないのが、RE710のポイントだ。普通、ハードに攻めれば攻めるほどタイヤのたわみやねじれが気になってくるものだが、その点でもまったく心配はない。ただし、もともとV-SPECⅡはボディのピッチングやローリングが大きく感じられるクルマ。だから、応答性のシャープなRE710では、その動きがよけいに強調されてしまう面もある。それを抑え、タイヤのポテンシャルをもっと引き出したいのなら、サスペンションを強化する必要があるかもしれない。

とくにパワーアップを施したマシンなどでは、もっとサイズアップした超偏平18インチなどのタイヤを履く必要が出てくるかもしれない。そんなときには当然ながらサスペンションにも徹底した強化が求められるだろう。

RE710を黙って履けば、それだけで確実にレベルの高いスポーツフィーリングを得ることができる。だけど、もっとタイヤを生かしたいなら、サスの強化は必須条件だ。それほど、RE710は奥深いポテンシャルを秘めたタイヤなのだ。

V-SPECⅡとRE710のマッチングはまさに最高！ ノーマルでのアンダーステア症状が嘘のように解消され、自在に振り回せるハンドリングマシンに一変、驚くほどの回頭性のよさを発揮してくれた。



取材協力／㈱ブリヂストン

TEST 2

ノーマルGT-R + 245/40R17（サイズアップ）

外径628mm・リム 8½JJ・タイヤ幅247mm

サイズアップで操作性も変わる よりシャープな走りに変身する！

次にトライしたのは、サイズアップしたRE710を装着してのスポーツ走行だ。果たして操縦性に変化はあるのか、そのあたりの最も気になるところをテストしてみた。タイヤサイズは245／40R17。同じく16インチ仕様のGT-Rに組み込んでのテストである。

印象的だったのは、ステアリングを切り込んだ直後にシャープな応答性が発生することだ。ピットロードを出るときにさえ、クイックにノーズが反応する。16インチと同じように切り込んだつもりでも、ワンランク高い回頭性を示してくれたのだ。

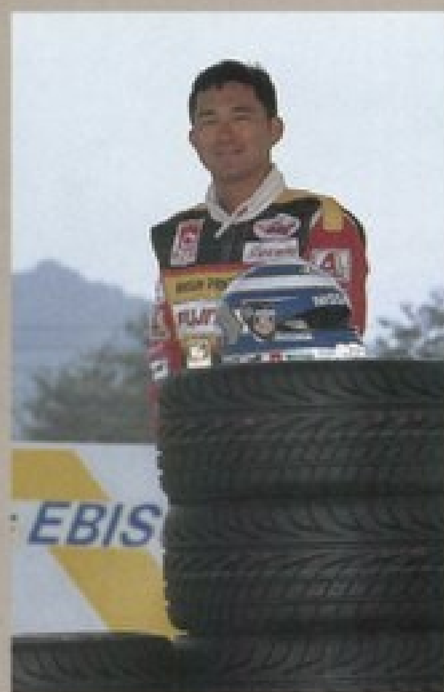
これは、インチやトレッド面積のアップが効果的に働いたというより、偏平率を50から40に下げたことが影響しているようだ。タイヤのサイドウォールのたわみ量が明らかに少ない印象で、確かな剛性感を伴って突き刺すように旋回が始まるのだ。

GT-Rは決してクイックにノーズが反応するタイプのマシンではない。だが偏平率アップがGT-Rにもシャープな回頭性を盛り込んでくれたのだ。

一方、タイヤがシャープにコーナーを目指そうとするから、ロールスピードが必要以上に速く感じられてしまう面もある。この点は先にテストした50偏平の方がバランスがよかった。とはいえ、実際にコーナーに進入する際に、あらかじめ旋回力が発生するまでのラグを予想してステアリングを切るような不自然な操作はしなくていい。狙ったクリッピングポイントを素直に攻めていけるのは、こういったスポーツドライビングでは大いに助かるものなのだ。

たとえば、力まかせに切り込むようなラフな操作では、16インチとの差は消えてしまうが、前輪のグリップを確認しながら穏やかに切り込んでいったときの確かな手応えは、じつに驚くべきものがある。

ちなみに、コーナリング中のグリップ力に極端な差はない。厳密にいえばラップタイムが示すようにこの17インチの方が高いスピードで旋回しているはず。だが、初期応答性ほどの顕著な違いはなかった。



◀テスター／木下隆之

かつては共石スカイラインGT-RでレーシングポテンザとともにグループAを闘い、今年はプリンス東京フジツボGT-RでN1耐久ラウンドシリーズのタイトルを争う、レーシングドライバー、木下選手。GT-Rでの豊富なレース経験、そしてジャーナリストとしての的確な目を併せもつ木下選手ならではの、インプレッションをしてもらった。GT-Rを語らせたら、GT-Rにマッチするタイヤを語らせたら日本一といっても過言ではない(!?)かも。



17～18インチでは、非対称ユニディレクショナルパタンが採用されている。高排水効率を目指した基本パターンを踏襲しながら、より強大な横Gに対してのブロック剛性を向上させるべく、アウト側のネガティブ率を下げ、このような左右非対称のトレッドパターンとなった。走りの意思が感じられるスパルタンなフェイスだ。



245/40R17へサイズアップしたことで、GT-Rの走りはよりシャープになった。狙ったポイントを素直に攻めていけるハンドリングマシンに変身したのだ。

17インチへのサイズアップが、シャープな突き刺すようなコーナリングを約束する

TOPICS

開発テスト担当者にRE710のコンセプトを聞く

「目指したのはストリート最速タイヤ。速く走るためのタイヤです」

思いきり走りに振ったタイヤでドライビングを楽しみたい、そんな望みをかなえてくれるのが、今回テストしたポテンザＲＥ710のようなタイヤだろう。では、この究極のスポーツラジアル・ＲＥ710はどんなコンセプトで、どんな開発テストを経て僕らの前に登場してきたのか、開発テスト担当者にずばり、そのあたりのことを聞いてみた。

「コンセプトはドライ＆ウェット。ドライでサーキットを走って高温になったときのグリップと、低温時のウェットグリップを満足させて、どんな条件でもしっかり路面を捕らえることができるタイヤです。パタンもコンパウンドもその目標に向かって、開発を進めてきました」

約１年間の開発期間で徹底した実走テストを行ない、特に低温のウェットでのグリップ力の確保に重点をおいて開発が進められたという。

「最初からドライの性能はすごくよかったから、一番重点をおいたのが低温時のグリップでした。タイヤを開発していてよく問題になるのが、夏場に新コンパウンドを作ると、その夏場はよくても冬場になるとグリップが極端に落ちてしまうこと。そのギャップをなくすため、ＲＥ710では、夏、オーストラリア（つまり向こうの冬）に持っていって低温時のグリップを徹底的にやったんです。低温を見るためにオーストラリアに持っていくっていうのは初めてでしたけど」

オーストラリアでの走り込み、という徹底したテストを経て、先代ＲＥ71のウェット＆ドライ走行性を大幅にアップさせたＲＥ710が開発されていったのだ。しかし、絶対的なグリップだけが高性能のすべてではない、トータルなバランスが大切なのだ、と話は続く。

「いままでの高性能タイヤというのは、限界での走り、そればかりに重点が置かれていた感じもありますが、実際にタイヤを使う人はそういう人ばかりじゃないし、そういうシーンばかりでもないですよね。だから、全開・限界時の走りだけでなく、普通に走行しているときの直進安定性とか、切れの正確さとか、ワンダリングとか、通常の使用をまずしっかり押さえたんです。そして、限界には幅を持たせて。限界でアンダーステアからオーバーステアに転換するときの幅、ドライバーが失敗したときにもカバーしてくれる幅がある、という高性能です」

基本を高いレベルで満足させつつ、なおかつ最高峰のスポーツ走行を可能にしたタイヤ、それがＲＥ710なのだ。

「ＧＴ－Ｒほどのクルマなら、710を履いてもらいたい。高性能スポーツタイヤっていうと、ドリフトや単なるグリップっていうイメージばかりが目立つけど、これはそうじゃない。カチッとしたケース剛性があるから、きっちり走れるし。美しく、きっちり走る人に履いてもらいたいタイヤです。ドリフトさせるんじゃなく、前へ走らせる、速く走るタイヤ、それがＲＥ710なんだと思います」



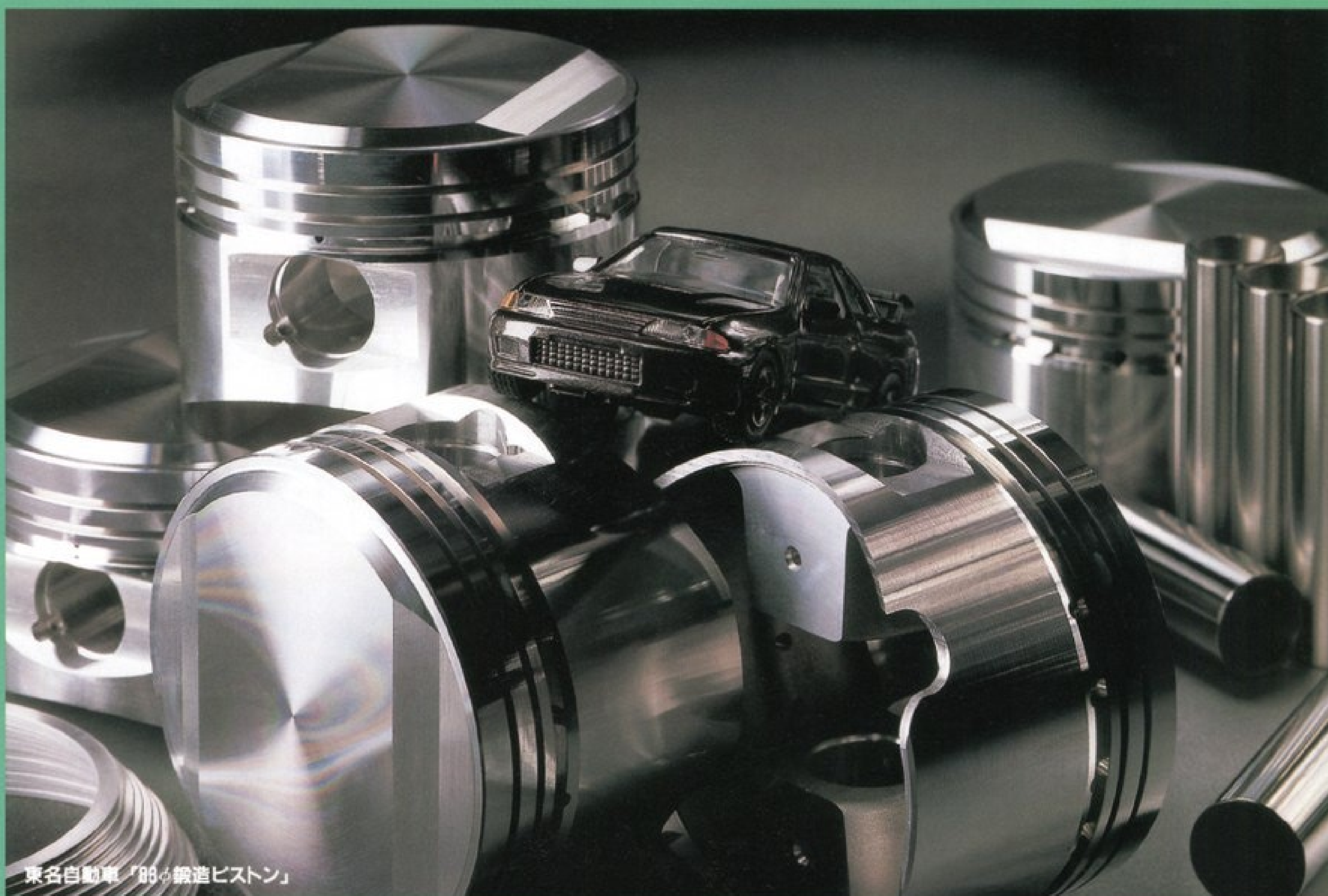
RE710の開発テストを担当したテストコース・タイヤ試験部の大堀敏行氏

ENGINE

SET UP & PARTS MANUAL

[エンジン・チューニング]

直列6気筒DOHCツインターボ。MAXパワー280ps
国産最高峰のハイパワーユニットを心臓部に持つGT−R
高出力と耐久性、フレキシビリティの共存こそが至上のチューニング・テーマだ



東名自動車「88φ鍛造ピストン」

Photo／Kouji Miura

HYPER BLACK POWER

大口径130φに高品位ステンレスを使用した迫力の
W SLASH TAIL END(二重スラッシュカット)
理想的な排気効率、耐久性、サウンド、デザインを
追求したまさにスポーツマフラーの"最上級の
カタチ"である。

車種	型式	口径(パイプ・テール)
SKYLINE GTR	BNR-32	80-130
SKYLINE GTS TypeM	HCR-32	80-130
SILVIA2.0 TURBO	PS-13T	80-130
180SX	PS-13T	80-130
近日発売		
new SKYLINE TURBO	ECR-33	70-130
new SILVIA TURBO	S-14T	70-130
LEVIN S/C	AE101S/C	60.5-100
LEVIN NA	AE101N	60.5-100
CIVIC SPORTS	EG-6	60.5-100
CIVIC FERIO	EG-9	60.5-100

130φ

TAIL END
W SLASH

Hyper Black Racing

R-130

エンジンのポテンシャルを最大限に引き出し、
レスポンスを飛躍的に向上させる優れた排気効率。
サーキットを舞台に輝かしい歴史を刻みつづけるブラックレーシングの名を
冠したスポーツマフラー、
ハイパーブラックレーシングR-130。

Debut!

JASMA認定
車検対応



OSAKA HEAD OFFICE 4-3-3 MIZUHAI HIGASHI OSAKA JAPAN 〒578 Phone 0729-65-0500
OSAKA BRANCH Phone 0729-65-9049 TOKYO BRANCH Phone 03-5430-9321 NAGOYA BRANCH Phone 052-782-5631
HIROSHIMA BRANCH Phone 082-273-0035 FUKUOKA BRANCH Phone 092-504-4866 SENDAI BRANCH Phone 022-288-2655



STEP 2 ニスモタービン
チューンドターボなみのパワーフィールを実現できる優れもの！

ブーストアップからステップアップするとなると、次はどの方向に進んだらいいか迷いがちだ。予算的な問題も絡むために、どのチューニングがベストとはいいづらいが、エンジンの効率を高めていく方法としてはインタークーラー（以下Ｉ／Ｃ）の装着が考えられる。ちなみにＨＫＳ関西ではノーマルタービンでもＩ／Ｃを交換するだけで約40psのパワー差が出たという。しかも低速からのレスポンスも上がり、高速域でもパワーの落ち込みが少なくなる。この段階であえてＩ／Ｃの交換をステップに入れたのは、この時点で交換すれば効果も明確にわかるし、いずれタービンを交換した場合にも同じ仕様で問題ないからだ。ＨＫＳのリーガルＩ／Ｃは冷えと圧損のバランスがよく、お勧めできる。

またＩ／Ｃと同時に装着したいのはＩ／Ｃのパイピングキット。ブーストアップによってノーマルのラバーホースは亀裂が入るなどの問題が必ず起こるため、一緒に交換したほうがいい。それとエンジンオイルクーラー（以下Ｏ／Ｃ）もここで装着したい。サーキット走行では絶対に必要なパーツだが、チューニングを進めるうえで必ずぶつかる問題が油温の上昇なのだ。そのため安全性も考え、Ｏ／Ｃはなるべく早めに組み込みたい。ＨＫＳ関西ではサーモスタット内蔵の15段タイプを勧めているが、仕様で段数を変えることもある。

この3点のパーツは作業が同時進行となるため、工賃的な問題も考えると一緒に行なったほうが安上がりになる。どのパーツもチューニングを進めると必要になるのだ。

エンジン効率を高める方法がＩ／Ｃならば、伝達能力を確実に行なうクラッチ系のチューニングもひとつの方向だ。ブーストアップのみでもストリートゼロヨンやサーキット走行を行なうことが多いのであれば、早めに組み込みたい。ノーマルのクラッチではハードな走行に耐えられないのだ。また乗り方だが半クラッチを頻繁に使ったり、クラッチのつなぎ方がスムーズでないとパワーに関係なく滑べるので注意したい。


ニスモタービンはノーマル風に仕上がる。

ＨＫＳ関西のお勧めはツインプレート。ニスモから販売されているシングルのメタルでも問題はないが、カバーの圧着力が高いためにペダルが重くなる。馴れてしまえばツインのほうが使いやすい。ツインプレートはＯＳ製とＨＫＳ製などがあるが、予算的な問題に合わせて組み込むといいだろう。

【ニスモタービンをノーマルGT-Rに組んでみる】

これらのパーツを装着すれば、基本的な補機類のセットアップはほぼ完成。次は、タービン交換がメニューとなる。タービンの種類も数多くリリースされているが、ニスモタービンはＨＫＳ関西でもお勧めの仕様だ。このタービンは限定５００台のGT-Rニスモに装着されていたもの。純正装着のセラミックタービンとは見た目こそ同じだが容量も異なり、タービンブレードをメタルにすることでハイブーストにも耐えられる設計だ。ＨＫＳ関西ではアクチュエーターを強化型に交換することでフィーリングも向上させている。ニスモタービンはブーストなどにもよるが５００psぐらいのパワーを引き出せるはずだ。

ここまでパワーを上げるとなるとノーマルインジェクターでは容量が足りなくなる。高速全開が多いのなら５５０ccに交換してしまうほうがいい。デリバリーやポンプなども必要だが安全マージンと考えて交換したい。


インタークーラーは圧損と冷えのバランスが大切だ。


ブーストを高めに設定するならインジェクターは交換だ。

HKS関西のチューニング・モデルメニュー

ニスモタービン	7万6800円×2　進化型の360メタル付きは15万円×2　強化アクチュエーターは2万円×2
カムシャフト	HKSカムシャフト　6万9000円　256度リフト9mm（ボルトオンタイプ）・264度・IN264度OUT272度リフト9.6mm（ともにヘッド加工必要）の3種あり
ガスケット	HKSヘッドガスケット　t＝1.0~2.0まで4種　3万2000円～3万8000円　この4種で仕様によって圧縮比を変える
インタークーラー	HKSリーガルインタークーラーキット　24万8000円　HKS関西の300km／h仕様車でも容量はまったく問題なし
オイルクーラー	HKSオイルクーラーキット　13万円　高速走行の場合は不可欠　インタークーラー、インタークーラーパイピングとの同時交換がお勧め
クラッチ	HKSチルトン8.5インチ　29万8000円　OS技研　ツインプレートDSD　Bタイプ　16万3000円＋レリーズ等7500円

すべて工賃別


クラッチはツインプレートのほうが馴れると乗りやすい。

parts
エンジンチューニングに欠かせない基本のパーツ群はこれだ

マフラー



マフラーはエアクリーナーと同様、排気抵抗を減らすことでタービンやエンジンに掛ける負担を減らすことができる。ただし、抵抗が少なすぎてもスカスカのエンジンになってしまうことにもなり、あまり太いと排気音が大きくなってストリートでは使えない。HKSのリーガルマフラーはGT-R用に3種類リリースされているが、85φは材質が変わっているだけなので好みで選択したい。95φのドラッガーマフラーはブーストアップのみの仕様では抜けすぎるので85φを選んだほうがいい。

●ホシノインパル　BRASTマフラー　12万5000円

エアクリーナー



エアクリーナーは吸入効率を高めるほかにタービンにかかる負担を減らすことになるパーツだ。レスポンスにも影響が出るので抵抗が少ないものを選択したい。またストリートなら浄化能力が高いこともエンジンを長持ちさせる。汚れた空気を吸うとエンジンオイルを汚すことにもつながるし、細かい砂が入るようではピストンリングの摩耗を促進することになる。パワーフローのようにフィルターが洗浄できるタイプなら、コストが上がっても長い目で見れば安くなる。

●HKS　パワーフローセット　4万2000円

エンジンチューニング A to Z

GT-Rはこのステップでチューンせよ

高いポテンシャルを秘めている
GT-Rも、やみくもに
いじるだけではパワーは出ない
段階を追ってチューニングの
ポイントを押さえることが重要なのだ

Photos/Naoki Inuzuka Text/Akihiro Takahashi
協力/HKS関西サービス、JUNオートメカニック

STEP 1 ライトチューン

GT-Rがもつ本来のポテンシャルを引き出す基本チューン



ブーストアップでエンジンを活性化する まずはこれからだ

RB26DETTはノーマルでも高いポテンシャルをもつ魅力あるエンジンだ。しかもチューニングを行なうとその魅力は3倍にも4倍にもふくれ上がる。それほどチューニングに対するキャパシティもあり、豹変するエンジンなのだ。このRBの魅力を引き出す一番手軽なチューニングがブーストアップ。ここでのポイントはブーストを制御するアクチュエーターのスプリングが弱いために電気式のVVCを選ぶこと。しかもブースト制御がしっかりと行なえるものを選びたい。設定ブーストはマージンを取るなら1kg/cm²までにしておけば、タービンを壊すことはない。


マフラーは太すぎないほうがいい。

しかしながら、単純にブーストを上げてもノーマルの吸、排気系だとフィーリングの変化は少ない。まずは吸入効率を高めてタービンが空気を吸い込む際のロスを軽減してやる。それがエアクリーナーチューンだ。ここの効率を高くすることは、空気量を多く吸い込むだけでなく、タービンに対する抵抗を少なくして、レスポンスをアップすることにつながる。形状は好みだが、効率を求めていくのなら純正タイプではなく、パワーフローなどキノコタイプがいいだろう。

吸入抵抗を減らしたら、同時に排気の抵抗も少なくしてバランスをとりたい。そこでエキゾーストマフラーの交換となるが、マフラーは車検対応品など多くのタイプがリリースされている。どれを選ぶかは自由だが、RB26に装着する場合は85φの口径があれば、排気を十分抜くことができる。極端に太いものは低速トルクが失われることが多いから、そこも考えながら選びたい。またタービン後のフロントパイプの交換もフィーリングの変化が顕著に起こる。マフラー交換と同時にフロントパイプの交換も項目に加えておこう。

この3点のパーツを交換したら、リミッター解除や燃料、点火時期のセッティングを行なうためのコンピュータチューンとプラグの交換は絶対に必要だ。エンジンを壊さないだけでなく、フィーリングの鍵を握る重要なパーツだから、仕様に合わせて選びたい。これでノーマルとは比べられないほどのパワーとフィーリングに変化する。少なくみても350psまでパワーアップできるはずだ。

HKS関西のチューニング・モデルメニュー

エアクリーナー	HKSスーパーパワーフローキット　3万7800円　70φスモールタイプ×2
マフラー	HKS85φリーガルマフラー　アルミナイズ製9万8000円　ステンレス製12万8000円　価格差は材質のみ、好みで選んでかまわない
マフラー	HKS95φスーパードラッガーマフラー　8万8000円　テール外径130φ　ブーストアップからさらにステップアップしても十分使える
ブーストコントローラー	HKS New EVC　7万4800円　新型のブーストコントローラー　小型化されて機能もアップしている
プラグ	M35プラグ　(HKS　7番相当)　1本2500円×6本　ストリート仕様ならM35でまったく問題なし　見落としがちだがノーマルでも距離を乗ったら無条件で即交換

すべて工賃別



エンジンコンディションを見るためにもブーストメーターは欲しい。



STEP 3 メカチューン

ハイカムはエンジン特性を大きく変えてくれる

ニスモタービンを選択するにしても、大容量タービンに交換するにしても、最終的にはエンジン本体の効率をどれだけ高められるかがエンジン特性やパワーを左右することになる。風量の多いタービンでブーストをかけるにしても、その空気をエンジンが吸ってくれなければ、結局はタービンの働きを無駄にしてしまうことになるのだ。

エンジンの効率を高めるにはカムシャフトの交換が最も効果が高い。とくにRB26のノーマルカムは、オーバーラップが0度というように決して効率がいいバルブタイミングとはいえない。バルタイを変更するだけでエンジンの特性は変わってくるが、リフト量が少なく開閉時間が短いノーマルカムでは、特性を自由に変えることは難しい。

そのためカムシャフトの交換がステップの3番目になる。ここで大切なのは予算とタービンとのマッチングだ。ニスモタービンくらいであれば、極端にプロフィールの高いカムを入れるよりも、リフトを稼いでやるほうがフィーリングも変化して乗りやすい仕様になる。予算で選ぶのならばIN、EX共に、HKSのコンカムの256度で9㎜リフトのボルトオンタイプを選んでおけば、バルブスプリングの変更もしないですむし、ヘッド側の加工も必要ない。ただし、フィーリングを変化させ、より高回転側でのパワーフィーリングを求めるのであればIN、EX共に264度の9・6㎜リフトがいい。ヘッド側の加工も必要になるが、それだけ価値のあるフィーリングに変わってくる。これ以上のカムを組み込むのならば、タービンサイズとのマッチングを考えたほうがいいだろう。

ハイリフトのタイプはヘッドにリフトの逃げ加工を必要とするので、ヘッドを降ろす必要が出てくる。このときヘッドガスケットを同時に交換するようにすれば、無駄なコストがかからずに、エンジン側の耐久力を高めることができる。メタルガスケットは数タイプの製品がリリースされているが、タービンやカムなどのエンジン仕様によって圧縮比を変えるので、エンジンをどこまでチューニングするかによってチューナーと相談して決めたい。

ニスモタービンなら、お勧めは264度のハイリフトに1・2㎜のヘッドガスケットを組み合わせる仕様だ。これならニスモタービンによって低速域が弱くなったエンジンでも、カムリフトによってトルクを稼ぐことができるし、プロフィールが264度あるので、高回転域のパンチのあるフィーリングになる。

ピストンなどの交換も項目にはあるが、極端なハイパワーを狙わないのであれば、カムとガスケット交換にとどめておいたほうが、コスト的にも安くて済むし、エンジンフィーリングを楽しみながらパワーも感じられるエンジンに仕上げることができるはずだ。

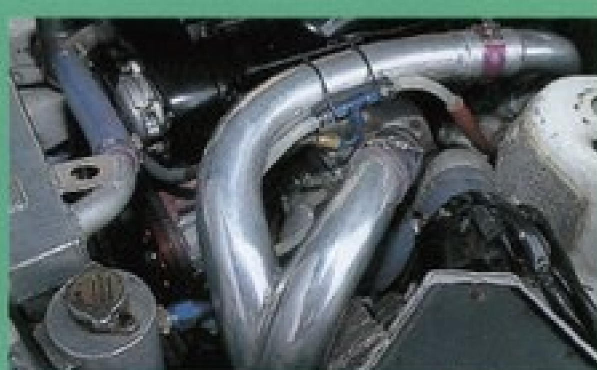

カムは予算と仕様によってプロフィールを決めたい。


ヘッドガスケットはカム交換と同時に行なうと余分な工賃がかからずに済む。

グループA GT-Rの秘密を探れ!



HKSが製作したグループA車両を見ることで究極のGT-Rチューンを知ることができる。ストリートでは不可能なチューニングが随所に施され、GT-Rの弱点というべき部分をフォローしてあるので参考にできる部分は多い。まずボディ補強だがGr.A車両は最初からほとんど溶接増しが行なわれている。とくに補強がすごいのはフロントのサスペンションまわり。ロールケージは室内だけでなく、エンジンルームからトランクまで突き抜けて溶接で止められている。そのほかシンプルで作業性の高いエンジンルームや冷却系、マグネシウムを多用したミッションケースなど、各部のオイル冷却に関係する部分や軽量化は、コストを度外視して徹底して作り上げられている。


タービンからインタークーラーに向かうパイピングは曲げ方、溶接といい、もはや芸術品ともいえる仕上がりを見せる。


ミッションやトランスファーのケースはマグネシウム合金が使われている。もちろん軽量化が狙いだ。


パイピングをつなぐバンドはシンプルな構造だが絶対にはずれないタイプ。ホース抜けでのリタイヤなど絶対に許されないからだ。


ミッション、デフなど駆動系のオイルも電気式のポンプによって循環されオイルクーラーで冷却されている。

インタークーラー



インタークーラーは純正でもその性能は数年前と比べものにならないといわれているが、結局はノーマルの範囲内でしか設計されていない。そのためインタークーラーを通過する空気量が増えると、抵抗も増えて冷却効果も落ちる。吸入温度が高くなれば空気の比重も増えて密度が低下するので、エンジンに送られる空気の量が減ることになる。ここで冷えなければ、パワーもエンジンのフィーリングも下がってしまう。だから多少圧損があっても冷えるほうが効率はいいといわれるのだ。

●HKS　リーガルインタークーラーキット　24万8000円

カムシャフト



カムシャフト交換は、エンジンの効率を高める上で最も効果があるチューニングだ。NAチューンではカムがその性能のすべてを握っているが、これはターボエンジンでも同じことが当てはまる。ただしターボの場合はプロフィールよりもリフト量が性能を引き出すうえでのポイントになる。またタービンがエキゾースト側の抵抗となるので、エキゾースト側のプロフィールを変えてセットすることも多い。HKSのカムシャフトは256度から272度まで、カムリフトも2種類そろっている。

●HKS　カムシャフト　6万9000円

コンピュータ



RB26のコンディションはコンピュータによって握られているといってもいい。燃料や点火時期のセッティングがエンジンの仕様にマッチしなければ、本来の性能を引き出すことは難しいのだ。HKS関西ではメインコンピュータにも手を入れるが、さらにきめ細やかな燃料セッティングを施すためにHKSのFコンも組み合わせて使われることが多い。点火時期はコンピュータのほうで制御するが、燃料はマップ領域を広げられるFコンと合わせたほうがフィーリングは良くなるという。

●ハセミ・スポーツ　CPU　15万6000円（下取りなし）

STEP 4 タービン交換

タービン特性によってフィーリングも変わる だから選択は自由だ!

カムシャフトを交換するなどして充てん効率が高まってくると、大きいサイズのタービンを楽に回せることができるようになる。とくにRB26は燃焼室やポート形状などがいいために、通常より大きめのタービンを回せるエンジンだといわれている。

そのため各メーカーからいろいろなタービンキットが発売されている。仕様に応じて選択の幅が広いのだ。そのためタービンを選ぶのにも悩むことになるが、注意しなければならないのはここからは加速度的に予算がかかるということ。とくにハイパワーを狙ったタービンを選んでしまうと、エンジン側の強度も確保しなければならないために、ピストンを鍛造品にしたりコンロッドもH段面を使わなくてはならなくなる。そのため予算をしっかりと組んでから選ぶことがポイントだ。

各メーカーのキット設定を見てみると、HKSではギャレットと三菱の2種類で、ギャレットはTA45Sシングル、T3Gツインの2種、三菱ではTD05ツインとTD05-06ハイブリッドの2種類をリリースしている。トラストでは三菱を使ってTD07Sシングル、TD05Gツイン、TD06ツインの3種類がキット化されている。ブリッツではKKKのK3Tツインが最近リリースされ、今後K28MOJシングルもキットになる予定だ。


TA45Sのシングルターボは高回転でパンチがあるエンジンに変身する。

このように各メーカーからキットが設定されているが、設定にはないより大きなタービンを選べるメーカーもある。ニスモタービンを改良して組み込んだり、HKS関西のようにS14のボールベアリングタービンを使ってキット化を計画しているところもある。こうしてみても使えるタービンは数多い。これがRB26なのだ。

タービンを交換する魅力は、なんといってもその加速フィーリング。タービンサイズによってはパワーバンドが狭くなることもあるが、それよりも5000回転から上の高回転の加速に病みつきになってしまうのだ。しかも駆動方式がFRではないために、そのパワーを問題なく使えてしまうところもとりつかれてしまう理由だ。

これまで行なってきた各ステップのパーツさえ組み込んでおけば、タービン交換にも十分対応できるはずだが、パワーバンドを高回転側にして8000回転を越えるようなエンジンをつくったり、よりブーストを高めるようなチューニングを施そうとすると、これまでかかった工程よりも高い金額の出費を覚悟しておく必要がある。RB26は550psで8000回転までなら、ノーマルピストンとコンロッドで問題なくいけるはずなのだ。


メーターを追加することは多いが必要性は少ない。

馬力と引き換えに よりお金もかかる ことを忘れるな

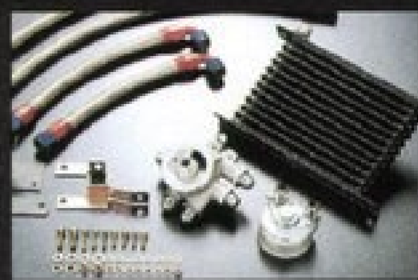
ここから先に進むとなると50psアップするのに100万円単位の金額が楽にかかる。とくにパワーに対応するミッションや、よりハイギヤードなファイナルといったところまで手を出すとさらに金額は跳ね上がる。これを肝に命じておくことがRB26チューンで失敗しないコツだ。各メーカーでは特別なタービンはキット化されていないから安心だが、大きいサイズのタービンはパワーバンドが狭くなるということだけでも頭に入れておくと予算を抑えられると思っていいだろう。

できるだけコストを抑えて楽しむこと。これがRB26チューンを長く楽しむ方法だ。自分で操れるパワーはそれほど多くないと思っておいたほうがいい。チューニングにハマり過ぎないようにすれば、RBは素材としても最高のエンジンのひとつといえるだろう。

各タービンの特徴

TA45S	シングルタービンではかなりの容量があり、どちらかといえば高回転でパワーが出てくるタービン。カムを入れないと5000rpm以下ではパワーバンドに乗れず、トルクも盛り上がってきてくれないほど。
K27 3470MOJ	シングルで使うが、ノーマルエンジンでも十分回ってくれる容量をもつ。カムを入れるなら、ブーストを低めにして排圧を抑えないと高回転側では詰まったフィーリングになってしまう。その代わりレスポンスは抜群だ。
TD07S	ノーマルエンジンでも十分回ってくれるが、カムを入れたほうがより楽しいフィーリングになる。これもブーストを高めに設定しないほうが、レスポンス良く楽しいエンジンに仕上がってくれる。
TD06Sツイン	高回転向きでカムを入れないとパワーが出てきてくれないほどの容量をもつ。その代わりハイブースト、ハイパワーを可能にしてくれる。RB26で回せるツインターボのなかではかなり大きい容量を持つ。
K3Tツイン	TD06なみの風量があるが、レスポンスはTDに一歩譲る。その分、高回転域のパンチはKKK特有の強烈なものがあり、ファンも多い。ハイブーストに耐えるような設計のため2kg/㎠以上のブーストでも使える。

オイルクーラー



RB26の最大の欠点ともいわれているのが油温の上昇とブローバイだ。通常走行ならなんら問題はないが、高回転をキープするようなハードな走行をすると油温はたちまち140度を越え、ブローバイがびっくりするほど出る。そのためオイルクーラーは必要不可欠。コアの段数はエンジン仕様にもよるが、16段ほどで、風が当って抜ける場所に接地すれば問題なく使えるという。またHKS製はサーモスタットがキットに含まれているためにオールシーズン油温を気にしなくても走行できる。

●HKS オイルクーラーキット 13万円

インジェクター



エンジンのパワーが上がるということは空気と燃料を多く燃やしているということ。タービンやカムによって空気を多くエンジンに送ることができるが、インジェクターも合わせて交換しないと必ずエンジンは壊れる。燃圧にもよるが550ccに交換したならば600ps、720ccなら800PSまで対応できるはずだが、インジェクターがそこまで追従してくれないために、1割ほど少ないパワーを考えたほうがいい。またこれらのインジェクターを使うのなら、燃料のデリバリー（分配）関係も交換する。

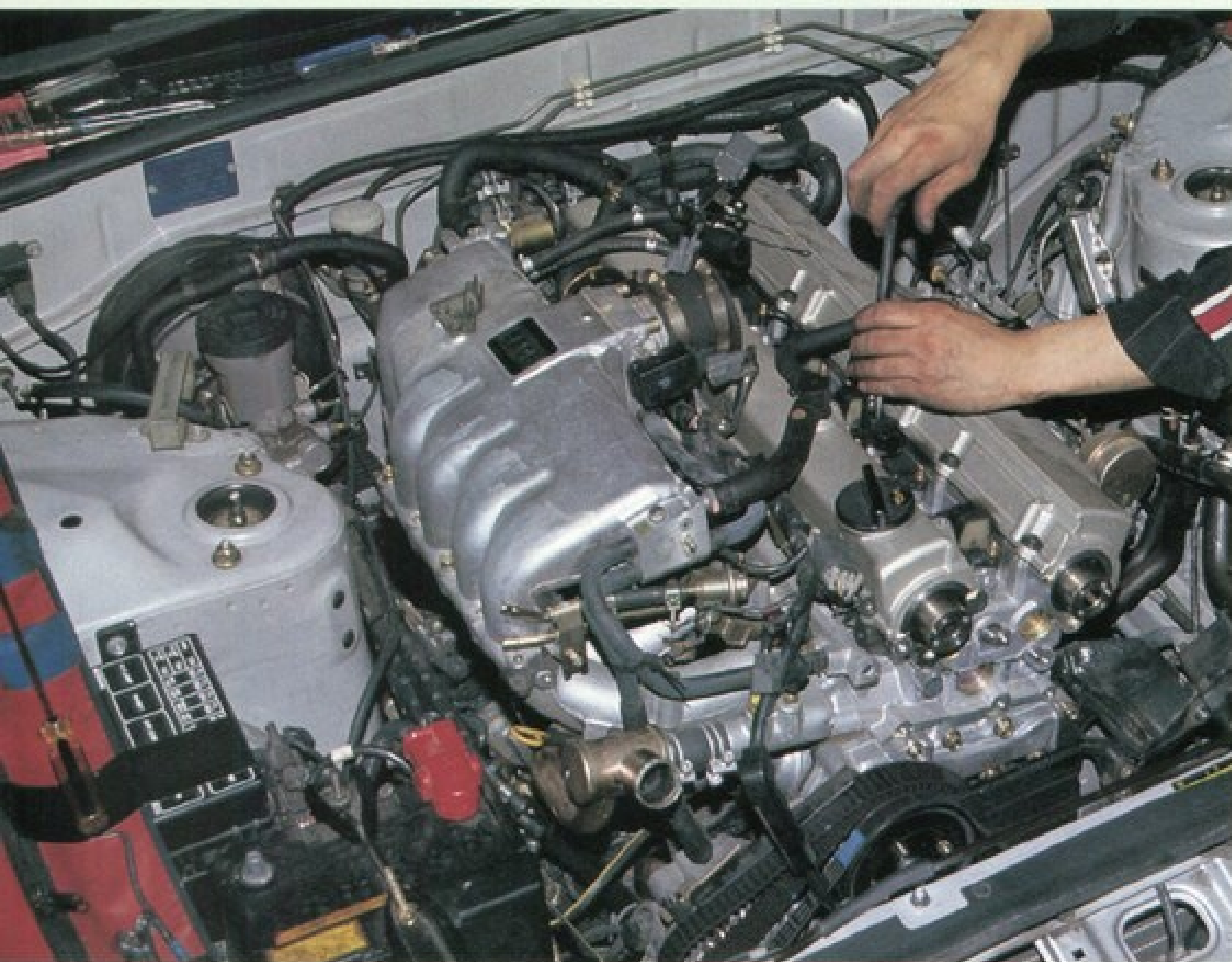
●柿本レーシング 550ccインジェクター 12万円

クラッチ



パワーが上がってくると、とくに負担が大きいのがクラッチ。GT-Rの場合4WDのためとくにクラッチにかかる負担は大きい。ニスモからシングルプレートが発売されているが、OS製やチルトンのツインプレートのほうがパワーにも耐えられ乗りやすいといわれている。最近HKSとニスモからリリースされたチルトンの8.5インチは、600PSのパワーでも耐えられるような設計になっているという。レバー比などの改良によって踏力もそれほど必要ないところも魅力だ。

●OS技研ツインプレートクラッチ 16万3000円



RB20DETは350psを境にしてチューニングが変わってくる。最初からきちんと計画を立ててチューニングに臨みたい。

R32 GTS-tのエンジンはこうチューンしろ

ハードチューンを狙うなら最初からエンジンにまで手を入れることを考えろ！

GTS-tに積まれるRB20DETをチューニングしていくとき、まず自分がどこまでの予算が組めるか、どこまでチューニングするかを決めておく必要がある。これがRB20チューンで失敗しないコツだ。というのもRB20はある一定のチューニングを越えると、莫大な金額が必要になるエンジンだからだ。それをしっかりとわきまえておかないと、必ず挫折の道を歩むことになる。その境目とはパワーにして350ps。詳しくはこれから説明していくが、これ以上かこれ以下かを明確にしてからチューニングを始めたい。

まず基本的なブーストアップチューニングは、GT-RのRB26DETTと同様だ。ただし、ノーマルエンジンの特性は低速トルクがなく、高回転でも頭打ちのフィーリングだから、そこを改善するような方向でのパーツ選びを行ないたい。低速トルクに関しては2リッターの6気筒ということから考えても、あまり多くを望んではいけない。ここでは高回転までスムーズに回るようなフィーリングを狙うのが正解なのだ。

それにはマフラー選びが鍵を握っている。まず高回転でも抜けがいいように、85φ程度のマフラーを選択する。これ以上太いと極端にトルクがなくなり、乗りづらくなるから注意したい。また逆に細めのマフラーは中速は良くなるものの、高速域でフィーリングが重くなる。75φぐらいのマフラーはATミッションとのマッチングがいいタイプと考えたい。

それとフロントパイプは必ず交換したいパーツのひとつ。タービンのレスポンスを高めながら排圧を抜くことで、高回転までパワーのタレをなくすためだ。ブーストを高めるためには電気式のコントローラーで確実に圧力を制御できるものを選びたい。HKSのEVCやブリッツのE-SBCなどはお勧め。ここでの注意点は、ブースト圧を1kg／cm²以上に絶対上げないこと。これ以上のブーストは必ずタービントラブルを招くからだ。エキゾースト側にセラミックブレードを採用し、ハウジングの設定が小さめなので、1kg／cm²以上だと排圧が異常に上がりすぎてタービンがオーバーレブしてしまうのだ。

あとは定番ともいえるエアクリーナーによって吸気効率を高め、熱価の高いプラグ、それとコンピュータによって燃量調整を確実に行なえば、ブーストアップで260〜270psのパワーを得ることができるはずだ。

ここで次のステップに入るが、まずはタービン設定を考えたい。T3GやTD05Gのようなタービンキットを選択するのであれば、インタークーラーは車検対応の純正置き換えタイプでもいいが、インジェクター容量が一杯になるので、375ccに交換してポンプもZ32用に換える必要がある。またクラッチも交換が必要だが、コストを抑えるのであればGT-Rの純正を流用してしまう方法がある。ゼロヨンなどを行なわないのであれば十分対応してくれる。

ここまでのチューニングで満足できるのであれば、こういったパーツ選択でチューンしていけばOK。もし高回転側でのパワーフィーリングがもっと欲しいのなら次のステップだ。ただし、パワーはあくまでも350psが境界線になることを忘れないでおこう。



マフラーはマニュアルなら85φのサイズが適当だ。ATなら75φまでと考えたい。

FRの走りを楽しむのなら、GTS-tは抜群の素材といえる。GT-Rにはない、クルマをコントロールできる喜びがこのクルマにはある。



parts

エンジンチューニングに欠かせない基本のパーツ群はこれだ

チューン計画は綿密に それがRB20DETチューンで 成功する秘訣だ！


タービンは全体の予算を先に考えて選択したほうがいい。他の部分のチューンも欠かせないのだから

境界線の350ps内でもチューニングの方法によって、エンジンフィーリングも異なってくる。小さめのタービンで中間域までトルクが伴った350psを狙うか、それとも高回転側でパンチのある350psを狙うのかは迷うところだが、RB20はノーマルカムでかなり作用角があるために、大きめのタービンを苦もなく回すことができる。T04EハイフローやTD06Sなどのタービンなどでも十分楽しむことができるエンジンなのだ。もしタービン容量を上げるのであれば、フロント開口部にセットするSPLタイプのインタークーラーとメタルガスケットを選択しておくこと。これで同じようなパワーでも高回転側は比較できないほどいいフィーリングになる。

インジェクターの容量はこれまでと特別変更はないが、燃料セッティングはもちろん変わってくる。繊細なフィーリングを求めるのであれば、HKSのFコンを組み合わせるといい。いじれる燃調の領域が広げられるためにより細かなセッティングが行なえ、アクセルに対するフィーリングも変わってくる。

大きめのタービンだからブーストを高めてよりパワフルなエンジンに仕上げたい……、こう思うケースも多いだろう。だが、ここから境目が関係してくるのだ。もし350psで我慢できるのであれば、ここまでの仕様でストップしておき、これ以上のステップアップは考えないほうがいい。ここから紹介するチューニングは、これまでとは別物。350psを越えるとチューニング方法はどう変化するのかを、これから説明していこう。

350psをオーバーすると、一番のネックになるのがピストンだ。ブーストを高めてパワーが上がってくると必ず棚落ちなどのトラブルが起こり、エンジンが壊れてしまうのだ。RB20の純正ピストンの強度はこの350psが限界だといわれている。しかもここまでの仕様になると、大きいタービンのためにどうしても低速トルクが不足してくる。ピストンを換えるのならば、エンジンは降ろさなければならない。どうせエンジンを開けるのであれば、クランクシャフトにも手を入れて2・4リッターエンジンにしてしまったほうがトルクも出て、いい結果になる。

エンジン内部に手を入れるのであれば、カムシャフトの交換も考えるはずだ。ノーマルの作用角がいくら広めだからといっても、チューニング用のカムシャフトとは比べものにならない。2・4リッターの排気量があれば、264度ぐらいの作用角でもトルクが落ちることなく、カムを有効に使える。

排気量が2・4リッターあり、カムを換えていくと、今度はタービンの選択までもが変わってくる。ギャレットならば500ps以上まで絞り出せるT300SやT04S、三菱ならTD06の25GやTD07クラスまで回せるエンジンに変身する。排気量を高め、強度をもたせることで、最大で500ps近くのパワーも絞り出せるのだ。

このように、RB20チューンには途中から、徐々にステップアップ、という考え方が通用しなくなるということがわかるだろう。チューニングの方向性がガラリと変わってしまうのだ。350psまでならいくつかのレールを引くことができ、予算的にもある程度、選択の余地がある。ところが、ある一線を越えるとそこからはまったく別なレールに乗り換えなくてはならなくなり、選択の余地は補機類だけになってしまうエンジンなのである。

こうしたエンジンは、昔はよく存在したが、そのころと現在とではレベルはまったく別のものと考えたい。なんせ500psものパワーを引っ張り出すことができるのだ。RBの弱点をわかったうえでチューニング計画を最初から練っていって欲しい。エンジン内部に手を入れるとなると、130万円以上の出費は覚悟する必要がある。途中まではうまくいっていたのに、下手に欲張りすぎてしまうと、かえって中途半端となり最悪の道にハマってしまうはずだ。きちんと計画を立てていけば、チューニングベースとしてこれほど面白いエンジンはないのだから……。



RB20DETのカムシャフトはノーマルとしては作用角が大きいが、フルチューンを施すならやはり交換が必要になる

GTS-tチューン3カ条

ノーマルタービンならブーストは1kg/cm²まで

タービン容量が少なく、エキゾーストハウジングも小さい上にタービンブレードにセラミックを採用しているため、へたにブーストを上げ過ぎるとトラブルが起こりやすいから注意。

350psまでならいいが、それ以上はちょっと待った！

ピストンが350ps以上のパワーに耐えられず、交換が必要になってしまう。しかもどうせやるならクランクまでも……、というふうにどんどんエスカレートしてしまうから、よく計画を練ろう。

カムは264度以上しか設定がないから使い分けろ

RB20DETのカムシャフトはノーマルでも248度くらいのプロフィールをもっている。だからカム交換の効果が実際に感じられるのは、264度以上のタイプになるのだ。

タービンキット



大容量タービンを選択する場合は、最初から計画的にそのサイズを選んでおく必要がある。使うタービンによって周辺パーツのマッチングが変わってくるし、最大パワーも350psを越えるとエンジン側にも手を入れなくてはならなくなるからだ。中速域からのレスポンスを狙うのなら、HKSのT3GやトラストのTD05Gがいい。高回転でのパワーなら、T04EやTD06Sがベストマッチだ。これ以上のタービンサイズはノーマルエンジンでは回し切ることができないと考えたい。

●トラスト　グレッディタービンキット（TD05）　19万2000円

ブーストコントローラー



ブーストを高めるためにはきちんとした電気式のブーストコントローラーを選びたい。ブーストの立ち上がりをよくするだけでなく、安定したブーストを確保するためだ。ブーストによってはタービンに大きな負担がかかることになり、トラブルの原因になってしまう。RBの純正タービンはとくに弱く、1kg/cm²以上の高いブーストで走行していると必ずタービントラブルを招くことになる。HKSのEVCならば、ブーストが安定するのでタービンの保護にもなる。

●HKS　New　EVC　7万4800円

マフラー



RB20エンジンは低速トルクもないが、高回転側も決して軽く回るエンジンではない。これを多少なりとも改善できるのがマフラーなのだ。だからマフラーは85φぐらいのサイズを選び、低速は若干悪くなっても高回転を回したほうがいい。直列6気筒の上品な回転上昇を生かすマフラーがRBにはマッチしているのだ。またフロントパイプも絶対に交換したいパーツ。極端に太いサイズでなければ、タービンを元気よく回せるだけでなくエンジンレスポンスにも差が出る。

●ブロフ　GTS-t用マフラー　9万円

MUFFLER

［マフラー］

エネルギーを効率よく放出し サウンドでポテンシャルを見せつける

エンジンのエネルギーを最終的に放出するのがマフラーの役割だ。できるだけ障害を減らし、スムーズに排気できるマフラーにする。当然口径は大きいものということになるが、そこで問題なのはバランス。エンジンパワーの特性、レスポンスなどに微妙に影響するマフラーだが、入口、出口、メインの口径のバランスひとつで、排気効率は変わってくる。エンジンをチューニングしたら、マフラーのチューニングは必至。エンジンのパワーアップにともなった性能をもたさなければ、パワーは損なわれることになる。

そしてサウンド。これはハイパフォーマンスカーにとって最大の魅力。音質でクルマの印象はガラリと変わる。

TRUST



BL MUFFLER

排気効率を徹底追求したトラスト独自のストレート構造をもつ、オールステンレスマフラー。車検対応。写真はGTS-t用（8万3000円）。80-102φシングル。

●価格／8万9000円　●発売元／（株）トラスト

IMPUL



BRAST MUFFLER

マフラー出口の排ガスの膨張係数を高めたスポーツマフラー。SUS304ステンレス使用。2年間保証。車検対応。テール径115φ。GTS-t用（12万円）もあり。

●価格／12万5000円　●発売元／（株）ホシノインパル

NISMO



STAINLESS MUFFLER

高級ステンレスSUS304をバフ仕上げしている。性能と音質を改善する高性能マフラー。車検対応。パイプ75φテール115φ。GTS-t用（20万5000円）もあり。

●価格／21万円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

NISMO



Weldina

レーステクノロジーを結集した大口径マフラー。テール部にはSUS304ステンレス使用。車検対応。パイプ80φテール115φ。GTS-t用（9万5000円）もあり。

●価格／9万8000円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

HKS



SUPER MAGNUM MUFFLER

排気性能、強度、耐久性、デザイン性を高次元でバランスさせたオールステンレスマフラー。JASMA認定、車検対応。85φテール120φ。

●価格／12万8000円　●発売元／（株）HKS販売

HKS



EVOLUTION MUFFLER SYSTEM II

排気システムをトータルにチューニング。高性能とメタル触媒によるクリーンな排気を実現。改造認可取得可能。書類も用意されている。テール106φ。GTS-t用は15万5000円。

●価格／15万8000円　●発売元／（株）HKS販売

TRUST



TR MUFFLER

あくまで排気効率の向上にこだわった競技専用マフラー。高回転域の抜群のパワーを引き出すストレート構造。80-80φ。シングル。GTS-t用（8万4000円）もあり。

●価格／10万5000円　●発売元／（株）トラスト

TRUST



BL sus EVOLUTION MUFFLER

サイレンサーとテール部をステンレスで美しく仕上げている。性能とファッション性を両立。車検対応。80-130φ。オーバルシングル。

●価格／7万5000円　●発売元／（株）トラスト

BLITZ



REALIZE MUFFLER

谷田部テストコースで鍛え上げた、走りに徹したエキゾースト・システム。車検対応。メインパイプ80φ、テール100φ。(写真はGTS-t用7万9000円。)

●価格／9万5000円　●発売元／（株）ブリッツ

FGK



LEGALIS

パワー&トルク特性を熟知した設計開発により製作されたハイクオリティマフラー。防錆高度耐熱塗装。サイレンサー・バッフルはステンレス使用。車検対応。GTS-t用は7万5000円。

●価格／8万円　●発売元／藤壷技研工業（株）

FGK



LEGALIS R

実走テストによるデータ収集から生まれた高効率マフラー。2mm厚ステンレステールは耐久性と精悍なリヤビューを確保している。車検対応。テール90〜101.6φ。GTS-t用は8万5000円。

●価格／9万円　●発売元／藤壷技研工業（株）

FGK



LEGALIS 304

メインパイプ、サイレンサーバッフル、テールエンドにいたるまでSUS304ステンレスを使用。抜けのいいサウンドを実現。車検対応。GTS-t用は13万円。

●価格／13万5000円
●発売元／藤壷技研工業（株）

MINE'S



SILENCE MUFFLER
別売ROM使用により格段の性能を発揮する車検対応マフラー。SUS304ステンレス。純正触媒を残し、静粛性を確保している。80-115φ。GTS-t用も19万6000円。
●価格／19万6000円 ●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

GOLD FEIL



BNR-32 MUFFLER
排気効率を追求した89.1φマフラーが、耳障りな音量を低減。画期的な消音構造で一歩大人の車検対応マフラーを実現した。出口径101.6φ
●価格／18万8000円 ●発売元／（株）エモーションアール

TOMEI



車検対応スポーツマフラー
レース活動をフィードバック。排気抵抗を限りなく低減し、パワーソースの潜在的な力を引き出すマフラー。オールステンレスで耐久性に富む。76.5-110φ。GTS-t用も17万5000円。
●価格／17万5000円 ●発売元／東名自動車（株）

Ricoh Racing



SPORTS MUFFLER
最大限のパワーを追求したスポーツマフラー。最大口径101.6φの迫力あるリヤビューを特徴にしている。リヤマフラー部にステンレスを使用。GTS-t用は９万5000円。
●価格／12万5000円 ●発売元／リコーレーシング

VeilSide



NEW TYPE II
競技専用マフラー。等長フロントパイプで究極の排気効率を追求している。極限状態のレースにおける、ロスを徹底的に排除。
●価格／24万円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

VeilSide



TYPE II
特徴的な砲弾形状が高排気効率とボディ下面パイプまわりの空気抵抗を低減する。オールステンレス、競技用。90-115φ
●価格／24万円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

VeilSide



TYPE III
太鼓部分を楕円砲弾形状にしたオールステンレスマフラー。出口は斜めカット二重構造。90-115φ 車検対応。GTS-t用も19万8000円。
●価格／19万8000円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

5ZIGEN



BORDER'80
TEAM 5ZIGENでのモータースポーツ活動から得たノウハウを結集した本格的競技用エキゾースト。ストリート用に開発した車検対応もあり。80-100φ。GTS-t用は8万5000円。
●価格／9万円 ●発売元／㈱ ディジョン・カーズ

WORKS OKUDERA



車検対応ステンレス100φマフラー
90φパイプで排気効率をアップし、耐久性と音質に優れたオールステンレス製マフラー。車検対応。出口100φ
●価格／18万円 ●発売元／ワークス奥寺

KAKIMOTO



RACING HART SUS 90
オールステンレス製の内径89.1φビッグパイプ車検対応マフラー。タービンのチューンによる要求にも充分対応するスペック。
●価格／19万5000円 ●発売元／カキモトレーシング（株）

ST.MAY



VERSION 2
バージョン１の基本性能をそのままにコストダウンをはかったバージョン2はスパルタンなデザインを基調に仕上がっている。車検対応。GTS-t用は11万8000円。
●価格／12万3000円 ●発売元／（株）エスティ・メイ

ST.MAY



VERSION 1
オールステンレスのエアロフォルムデザイン。100-120φの楕円エンドには、ディフューザーがつく。85-89.1φパイプが排気効率をアップ。車検対応。GTS-t用は15万8000円。
●価格／16万3000円 ●発売元／（株）エスティ・メイ

A'PEXi



SUPER MEGAPHONE MUFFLER RS
レーシングに限りなく近い車検対応マフラー。大径パイプとハイブリッドサイレンサーの採用で高回転域の特性を追求した。1年間品質保証。85-95-120φ。GTS-t用も10万8000円。
●価格／10万8000円 ●発売元／（株）アペックス

Farina Racers



F.R.ARTE
GT-R のポテンシャルを引き出すエキゾーストシステム。80-100φ
●価格／14万8000円 オールステンレス製は23万円 ●発売元／（有）ファリーナ

WORKS OKUDERA



サイレンサー
手軽にできる排気系のチューニングに最適なのがテールエンドのサイレンサーの交換。充分に効果がある。
●価格／4万円 ●発売元／ワークス奥寺

WORKS OKUDERA



スポーツステンレス115φマフラー
90φパイプに加え115φ出口でより排気抵抗を低減したオールステンレス製スポーツマフラー。
●価格／22万8000円 ●発売元／ワークス奥寺

ACTOR



STAINLESS STEEL EXHAUST

低・中速域でのトルクアップとSUS304リヤサイレンサーによるファッション性を両立させている。車検対応。GTS-t用は9万8000円。
●価格／11万5000円 ●発売元／(有)カーパドックA&K

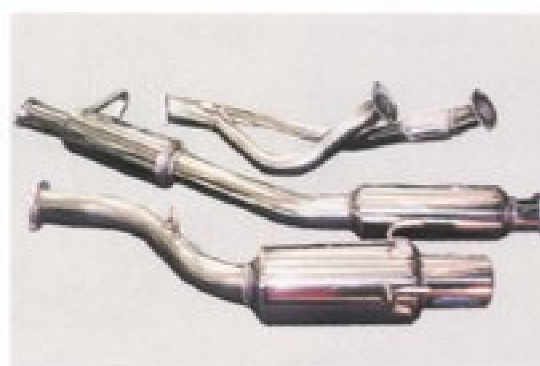
FORTE



ゼロヨン

美しいテールが奏でるクリアなサウンド。クローム製大径90φ-ステンレス製テールエンド115φ。車検対応。GTS-t用も12万5000円。
●価格／12万5000円 ●発売元／ウィン・コーポレーション

TOP-RUN



RACING SPECIAL ALL STAINLESS MUFFLER

ドラッグレース、0-300km／h、最高速トライアルなどのクローズド競技専用に開発。等長フロントパイプを採用している。60φ×2-90φ-115φ
●価格／26万7000円 ●発売元／トップラン羽生

JAM



SUPER EXHAUST SYSTEM

メインパイプ大径90φオールステンレス製スーパーエキゾーストシステム。競技用。90-115φ
●価格／21万円（テールステンレス80-90φ9万6000円もあり）●発売元／（株）ジャム

Rocket Dancer



RD STAINLESS MUFFLER

車本来のポテンシャルを引き出すエキゾーストシステム。オールステンレス製。各部バラ売り可。Fパイプ-集合75φ-メイン90φ-出口110φ×130φ楕円。
●価格／23万5000円 ●発売元／藤村オート

COURSE



SUPER SILENCER MUFFLER

ステンレス・サイレンサーを採用した砲弾型マフラー。80-115φ 別売で触媒レス等長・等曲フロントパイプもある。
●価格／マフラー9万8000円 フロントパイプ4万円 ●発売元／(有)コース

ZEES



EX.SYSTEM

サイレンサーの消音材をカートリッジ式にし、交換・チューニングを可能にした。オールクロームメッキで鏡面仕上げ。車検対応。GTS-t用は12万6000円。
●価格／12万8000円 ●発売元／(有)沢村製作所

bss



TYPE STREET "S-VERSION"

メインパイプ60φ〜大口径80φを使用して車検対応ながら究極の排気効率を達成している。ステンレス製。テール101φ。GTS-t用も11万円〜。
●価格／11万円〜 ●発売元／ベイサイドスポーツ

for GTS-t FGK



LEGALIS R

実走テストによるデータ収集から生まれる高効率マフラー。2mm厚ステンレステールは耐久性と精悍なリヤビューを確保。車検対応。テール90〜101.6φ
●価格／8万5000円 ●発売元／藤壺技研工業（株）

for GTS-t IMPUL



BRAST MUFFLER

マフラー出口の排ガスの膨張係数を高めたスポーツマフラー。SUS304ステンレス使用。2年間保証。車検対応。テール径115φ。
●価格／12万円 ●発売元／（株）ホシノインパル

mistral



車検対応マフラー

メイン80φ出口115φステンレステールを採用したマフラー。写真はGTS-t用。
●価格／7万5000円（GT-R、GTS-t 共）●発売元／ミストラル

GARAGE ITOH



FRONT PIPE&MUFFLER

耐熱塗装が精悍なフロントパイプ&マフラーセット小型のアルミサイレンサーを採用。80φ。GTS-t用（9万5000円）もある。
●価格／12万5000円 ●発売元／ガレージ伊藤

for GTS-t SHEEP DOG



PEDI WORKS 115φ

低速域から太いトルクを引き出しレスポンスも向上する。ガンメタリック耐熱塗装、テール部ステンレス仕上げストレートカット。車検対応。76.3-115φ。
●価格／8万5000円 ●発売元／（株）プロフ

for GTS-t LIMIT



AX SPORTS MUFFLER

純正触媒をそのまま利用するタイプ。スワール効果で排気効率を向上させる。耐久性に優れたアルスター素材を採用。車検対応、70-70φシングル。
●価格／7万5000円 ●発売元／（株）タナベ

for GTS-t JAM



SUPER EXHAUST SYSTEM

メインパイプ70φテール部ステンレス製スーパーエキゾーストシステム。競技用。テール80φ。写真はGTS用。
●価格／8万6000円 ●発売元／（株）ジャム

for GTS-t RS☆R



NEW Invidia

オールステンレス製エキゾーストシステム。合法フロントパイプをセットアップ。メイン80φテール120φ
●価格／ステンレス・フロントパイプ付12万8000円（スチール・フロントパイプ付9万8000円）
●発売元／（株）ティエムシー

TRIAL



ALL STAINLESS MUFFLER

競技用オリジナル・オールステンレス・メイク・マフラー。抜けのよさとサウンドは保証済み。
●価格／21万円　●発売元／（株）トライアル

GRIT CARLIFE CREATOR



車検対応マフラー

グリットのもてる技術を集約した車検対応マフラー。オールステンレス100φマフラー（25万円）もあり。
●価格／18万円　●発売元／グリット・カーライフ・クリエイター

AMR



NEW SUPER SILENT MUFFLER

N1耐久レースで実証済みのレスポンス、耐久性。ステンレス&スチール製。車検対応。76-101.5φと80-101.5φの2種類。GTS-t用は8万5000円～。
●価格／9万円～　●発売元／エイ・エム・アール

A'PEXi



SUPER MEGAPHONE TURBO

回転の全域での出力特性を向上させる。ハイブリッドサイレンサーを使用。1年間品質保証。85-95-120φ(写真はGTS-t用8万8000円)
●価格／9万8000円　●発売元／（株）アペックス

RS DELTA



STAINLESS MUFFLER

抜けとサウンドを追求したオールステンレス・マフラー。等長フロントパイプを装備。90-102φ
●価格／20万円　●発売元／（有）アールエスデルタ

SHEEP DOG



PEDI WORKS

低速域から太いトルクを引き出しレスポンスも向上する。ガンメタリック耐熱塗装、テール部ステンレス仕上げストレートカット。車検対応。76.3-115φ。GTS-t用は8万5000円。
●価格／8万8000円　●発売元／（株）プロフ

GET



SPORTS MUFFLER

中・高回転域におけるトルク特性を向上させるスポーツマフラー。76-100φ
●価格／11万円　フロントパイプ別売4万8000円
●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

TBO



車検対応マフラー

仕切板を用いず検査にパスしているというスポーツ心をくすぐるマフラー。ステンレス製。オーバルテール。メイン80-出口115φ
●価格／8万5000円　●発売元／（株）ティビィオー

I.F.S



SPORTS MUFFLER

メインをスチール製、テールをステンレス仕上げとした競技用マフラー。手ごろな価格で高性能を得ることができる。75-90φ
●価格／9万8000円　フロントパイプ別売2万8000円　●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン

YAMAKEI



NEUTEK HP TYPE

ステンレス・アルミ合金を使用。消音材に発泡セラミックを用い、耐久性・排気効率・音質を高いレベルで両立。車検対応。GTS-t用は9万3000円。
●価格／76-101.5φ9万円　80-101.5φ9万5000円
●発売元／(有)山恵産業

EXE ALTAIR



ALL TITAN MAKING MUFFLER

軽く強靭なチタン製マフラー。最高の加工技術で製品化に成功した。使ううちに美しい色に焼けるという。80-101.6φ。車検対応。
●価格／36万円　●発売元／（株）アルテア

arrow enterprise



Hyper Black Racing R-130

驚異の大口径出口130φ。パワーを最大限ひき出す理想的な排気効率を追及した内部構造を採用している。GTS-t用もあり。車検対応。
●価格／未定
●発売元／（株）アローエンタープライズ

ZEAL



AXIOM EXHAUST SYSTEM

JASMAの熱害試験、騒音試験に合格した車検対応エキゾーストシステム。SUS 304ステンレス製で、ファッション性も兼ね備えた。80-101.6φ
●価格／11万5000円　●発売元／（株）エンドレスアドバンスジール事業部

Battle Club



Vogue MUFFLER

走りと車検適合を両立させたエキゾーストシステム。性能・耐久性・外観をバランスさせている。80-100φ
●価格／9万8000円　●発売元／（株）ル・モンドバトルクラブ事業部

Top Fuel



ZERO1000 MUFFLER

大容量・大口径サイレンサーを装備。排気抵抗になる段つき、パイプの絞りをなくしたストレートタイプ。車検対応。80-115φ。スポーツマフラー（8万円）もあり。
●価格／8万5000円
●発売元／（株）トップフューエル

G POWER MEDALION



ALL STAINLESS TURBO MUFFLER

ストレートマフラーよりも排気効率が向上する内部構造を採用。機能的で美しいマフラーに仕上がっている。80φ-110×130φ。GTS-t用（8万9000円）もあり。
●価格／14万円（車検対応セミステンレス9万円もあり）　●発売元／（株）タナベ

FRONT PIPE



COURSE 触媒レスフロントパイプ
触媒を取り除き等長・等曲が可能になった。抜群のトルクレスポンスを実現した。メイン60φ-集合部80φ。●価格／4万円 ●発売元／（有）コース



STREAM オールステンレス
完全等長タイプでブーストの早い立ち上がりが可能。スチール（3万9800円）、ステンレス（集合ロングタイプ6万8000円もあり。●価格／8万8000円 ●発売元／ストリーム



STREAM ゼロヨン最高速兼用Fパイプ
集合までが太く低中速トルクが減少するが高回転域でパンチがでる。
●価格／8万8000円 ●発売元／ストリーム



mistral フロントパイプ
純正触媒対応タイプ。手軽にパワーアップをはかれる。
●価格／3万5000円 ●発売元／ミストラル

CATALYZER



WORKS OKUDERA 触媒サポート
排気効率を高めながら、消音効果を失わない触媒サポート。●価格／スチール2万6000円 ステンレス3万6000円 ●発売元／ワークス奥寺



Ricoh Racing 触媒アダプター
マフラーの排気効率を最大限にまで高める触媒アダプター。●価格／ステンレス3万円 スチール1万5000円 ●発売元／リコーレーシング



KAKIMOTO RACING 触媒サイレンサー
純正触媒との交換により排気抵抗を低減。消音効果をもたせた。サーキット専用。80φ ●価格／1万9000円 ●発売元／カキモトレーシング（株）

FRONT PIPE



SHEEP DOG フロントパイプ
写真はGTS-t 用で70φ、1万3500円。GT-R用は60.5φ-76.3φで3万8000円。
●発売元／（株）プロフ

CATALYZER



DRAGON 触媒ストレートパイプ
サーキット走行に効果を発揮するストレートパイプ。
●価格／1万5000円 ●発売元／（株）ドラゴン・モーターエンジニアリング



TBO サーキットコンバーター
純正遮熱板とセンサー取り付けタイプ。
●価格／9500円 ●発売元／（株）ティビーオー



ZEES 触媒アダプター
完全ストレートに変更するアダプター。
●価格／9500円 ●発売元／（有）沢村製作所



Top Fuel ZERO1000触媒ストレートパイプ
排気抵抗をなくし本来のパワーを引き出すスポーツタイプ触媒。GTS-tにも加工なしで取り付け可能。●価格／1万5000円 ●発売元／（有）トップフューエル

CATALYZER



ARNAGE 触媒ストレートパイプ
SUS304オールステンレス製ストレートパイプ。バフ仕上げで美しい。●価格／1万4000円 ●発売元／テクニカルデザインオフィス・アルナージュ



EAST BEAR 触媒アダプター
走行会用。膨張管およびパンチング付。低音・トルク重視型。100φ。純正タイプ（1万8000円）もあり。
●価格／1万4000円 ●発売元／ 株）イーストベアー



VISION サーキット用触媒コンバーター
全開走行時などに発生するチェックランプ点灯による不調を防止する。純正交換タイプ。●価格／1万2000円 ●発売元／（株）テクニカスポーツ



VISION サーキット用触媒コンバーターTYPE-S
純正触媒と同一形状で、純正遮熱板、センサーなどの取り付け可能。●価格／1万6000円 ●発売元／（株）テクニカスポーツ

CATALYZER



STREAM 触媒ストレート
ステンレス製ストレートパイプ。80φ。スチールタイプ（2万円）もあり。
●価格／2万円 ●発売元／ストリーム



ABBEY ROAD 触媒レスパイプ
遮熱板取り付け可能のストレートパイプ。
●価格／1万4800円 ●発売元／アビィロード



I.F.S. スポーツパイプ
競技用ストレートパイプ。
●価格／1万4000円
●発売元／アイ・フィーリン、スポーツ・ディビジョン



mistral 触媒ストレート
遮熱カバー、センサー対応。GTS-t用もあり。
●価格／9800円 ●発売元／ミストラル

エキゾースト・マニホールドのチューニングは排気系チューンの基本だ。スペースの限られたエンジンルーム内で、いかに効率よく排気管を設置するか、非常に難しい問題である。各気筒から出る排気管の長さをできるだけ等長にし、排気慣性効率を向上させるのが最重要課題だ。しかしエキゾースト・マニホールドのみの交換ではあまり効果は出ない。マフラー、フロントパイプなどのセット交換をしてはじめて大きな効果が現れる。

EX.MANIFOLD,FRONT PIPE & CATALYZER

【エキゾースト関係】

燃焼効率を高めるチューニングの本道 エキゾースト・チューンはパワーアップのまず一歩

EXHAUST MANIFOLD



WORKS OKUDERA EXマニホールド
写真はツインターボ用。ほかにニスモ（20万円）ツインヴエストゲートEX（24万8000円）もあり。
●価格／24万円 ●発売元／ワークス奥寺



WORKS OKUDERA EXマニホールド
シングルターボ用。排気効率よくタービンに送り込む。シングルターボ用ツインウエストゲートEX（24万円）もあり。●価格／22万円 ●発売元／ワークス奥寺



VeilSide EVOLUTION R-1 ステンレスEX.マニ
ツインウエストゲート用。このほかTD05、TD06対応（26万円）のステンエキマニもあり。
●価格／28万円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド



VeilSide ステンレスEX.マニホールド
手作り仕上げの純正交換タイプのマニホールド。この他、TD08、T04、T07G対応のシングル（24万円）もあり。●価格／14万円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

FRONT PIPE



GRIT CARLIFE CREATOR
タービン後の排気をスムーズに抜き低回転のピックアップ、高回転のブースト安定性を確保。●価格／8万5000円 ●発売元／グリット・カーライフ・クリエイター

EXHAUST MANIFOLD



Top Fuel ZERO1000 ステンマニホールド
排気流速を速め、吸気を促進すると同時に燃焼室内の温度上昇を抑えることに成功した。●価格／24万5000円 ●発売元／（有）トップフューエル



M's EXマニホールド
純正タービン（NISMOタービン含む）仕様。ブーストの立ち上がりを早くし、落ち込みを解消してくれる。
●価格／25万円 ●発売元／（株）オートルック



Ricoh Racing EXマニホールド
K3T用ツインタイプ・マニホールド。TD06・TD05用（29万円）、TA45S用（34万円）、ニスモタービン用（24万円）もあり。●価格／29万円 ●発売元／リコーレーシング

FRONT PIPE



KAKIMOTO RACING PREMIUM
理想的な口径と集合位置を持つ。70φW-90φ。SUS304ステンレス製。他にスチール製（7万2000円）もある。●価格／13万円 ●発売元／カキモトレーシング（株）



VeilSide 公認対応等長フロントパイプ
熱害試験適合のSUS304ステンレス製等長パイプ。パイプ径60φ×2-75φ。●価格／7万2000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド



VeilSide 競技専用等長フロントパイプ
SUS304上質ステンレスを採用。パイプ径60φ×2-75φ。●価格／7万8000円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド



NISMO ステンレス フロントマフラー
N1レースで得たノウハウをフィードバック。60φ・集合後75φ。●価格／7万9000円 ●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

FRONT PIPE



Bee☆R BR SPECIAL フロントパイプ&EXマニ
レスポンスを確実にアップさせる等長フロントパイプ。保安基準適合公認パーツ。●価格／8万9000円 エキマニセット26万円 ●発売元／Bee Racing



AUTO CLINIC NISSAN 等長フロントパイプ
オールステンレス製等長パイプ。
●価格／9万円 ●発売元／オートクリニック日産

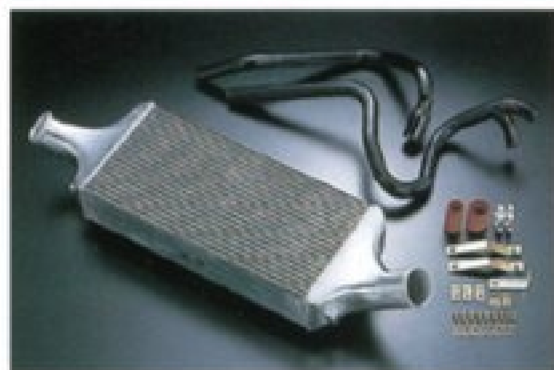


EXE ALTEIR 純正触媒対応
純正触媒対応のフロントパイプ。60-80φ。GTS-t用（80φ）もあり。●価格／ステンレス7万円 スチール3万5000円 ●発売元／（株）アルテア



WORKS OKUDERAステンレス等長
ターボ加給全域でのレスポンスを向上させる。
●価格／8万5000円 ●発売元／ワークス奥寺

INTERCOOLER



HKSリーガルインタークーラーKIT

純正のコアをそのまま交換、パイピングも純正を使用する簡単仕様で、冷却効率を大きく向上させるインタークーラー。
●価格／24万8000円
●発売元／（株）HKS販売



HKSインタークーラーKIT

ツインタービン装着のチューンドエンジン用の大容量インタークーラー。圧力損失を低減し、レスポンスアップを果たすスポーツ仕様。
●価格／23万8000円
●発売元／（株）HKS販売



GReddyインタークーラーKIT

こちらはツインタービン専用のグレッディGT-R専用インタークーラーキット。もちろんインナーフィンタイプのコアを使用。
●価格／20万5000円
●発売元／（株）トラスト



GReddyインタークーラーKIT

GT-R用インタークーラー。インナーフィンタイプで冷却効率と圧力損失の低減をバランスさせた競技専用パーツ。GTS-t用（9万円）もあり。
●価格／19万8000円
●発売元／（株）トラスト

BLOW OFF VALVE



BLITZ スーパーサウンドブローオフ

迫力のあるサウンドが特徴のブローオフバルブ。クルマに応じて細かなセッティングをしてくれる。GTS-t用（3万3000円）もあり。
●価格／5万9000円
●発売元／（株）ブリッツ

INTERCOOLER



(For GTS-t) TOMEI インタークーラー

東名自動車のインタークーラーはGTS-t用のもの。冷却効率を高め、空気の圧力損失を極力押さえた。レースでのノウハウが生きた製品。
●価格／9万5000円
●発売元／東名自動車（株）



Top Fuel ZERO1000インタークーラー

冷却効率向上、圧力損失低減を狙いレスポンス向上を実現するトップフューエル・オリジナル・インタークーラー。
●価格／20万円よりオーダー作成
●発売元／（有）トップフューエル



SHEEP DOGインタークーラー

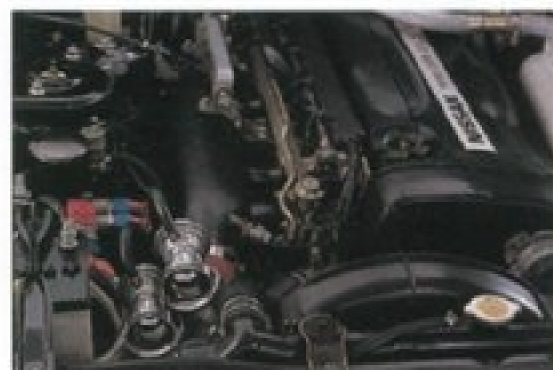
プロフの「SHEEP DOG」ブランドのインタークーラーは大型化された冷却効率の高いスペシャルパーツ。レーシング用（要加工、10万円高）もあり。
●価格／24万8000円
●発売元／（株）プロフ

BLOW OFF VALVE



HKSスーパーブローオフバルブ・ハイブーストコントローラー

スーパーブローオフバルブ装着によるリリーフ防止を電子制御で行なうコントローラー。安定した過給を可能にしてくれる。
●価格／2万2000円
●発売元／（株）HKS販売



HKSスーパーブローオフバルブ

コンパクト・軽量ながら、大口径バルブの採用で従来のレーシングブローオフバルブと同率の流量を達成。アルミダイキャスト、バレル仕上げ。
●価格／6万4800円
●発売元／（株）HKS販売



TOMEIブローオフバルブ

インテークパイプに残った空気を瞬間的に放出し、タービンの保護、エンジンのレスポンスを向上させる。2個1セット、調整式タイプ。
●価格／4万5000円（GTS-t用 3万5000円）
●発売元／東名自動車（株）



GReddyブローオフバルブ タイプS

グレッディのブローオフバルブ。GT-R用アダプターキットが近日発売予定（価格未定）。他にGTS-t用（3万2000円）もあり。
●価格／2万5000円
●発売元／（株）トラスト

BLOW OFF VALVE



(For GTS -t) PRO SPERICEブローオフバルブ

プロスパイスのブローオフバルブ「ターボランチャー」。タービン保護とレスポンスアップに。GTS-t用。
●価格／4万5000円
●発売元／プロスパイス



Top Fuel ZERO1000ブローオフバルブ

タービンのストレスを低減し、過給圧の立ち上りを素速くしてくれる、トップフューエル・オリジナル・ブローオフバルブ。
●価格／5万6000円
●発売元／（有）トップフューエル



SHEEP DOGブローオフバルブ

ピストンタイプでアジャストスクリューにより作動開始圧力を設定できる、シープドッグのブローオフバルブ。
●価格／8万5000円（GTS-t用 3万8000円）
●発売元／（株）プロフ



STEALTHブローオフバルブ

作動開始圧力をあらかじめ設定したオリジナルのブローオフバルブ。
●価格／5万4800円
●発売元／マップスポーツ

エンジンをチューニングするアイテムとしてターボ・チューニングは必須アイテム。タービン交換がメインになるが、タービンを交換したら信頼性向上のために周辺パーツもチューニング・アップさせる必要がある。アクチュエーターの強化、ブローオフバルブの装着など、そのメニューは多い。ターボの性能を最大限発揮させるために、また、負担の大きいターボを保護するためには必ず装着したい。排気エネルギーを利用し、高圧で送り込むターボは、強大なパワーが得られる代わりに、アクセルレスポンスやコントロール性の損失、またエンジンに対してのハードな仕事を要求してしまうこともある。それを最低限のレベルにするのがチューニングの基本だ。

TURBIN,INTERCOOLER, BLOW OFF VALVE

［ターボ関係］

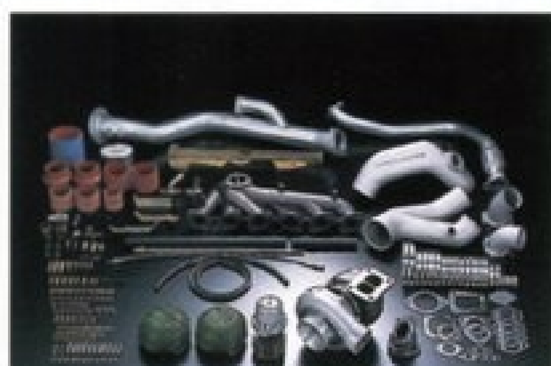
よりハイレベルなエンジン・チューニングを目指すならターボ周辺の強化は必須条件だ

TURBIN KIT



HKS T03GスポーツタービンKIT

アクセルレスポンス、低中速トルクを犠牲にせず、パワーアップを実現。バイパス方式はスイングバルブ方式。
●価格／39万8000円
●発売元／（株）HKS販売



HKS TA45シングルフルタービンKIT

タービンは大容量のTA45Sを採用、独立式ウエストゲートで過給圧制御の信頼性を向上させている。吸気系から排気系までのフルキット。
●価格／48万2000円
●発売元／（株）HKS販売



GReddyツインタービンKIT

タービンとその周辺機器をキットにした信頼性の高い製品。競技専用パーツだ。タービンはTD05H・16G-8cm²、TD05・16-8cm²、TD05・16G-6cm²の3つの設定がある。
●価格／各75万円
●発売元／（株）トラスト



NISMOターボチャージャーT03

純正タービンからボルトオンで交換可能なGT-R専用タービンT03。N1レースで培われたノウハウが信頼性を保証している。
●価格／17万円（1個）
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

TURBIN KIT



With racing carsニスモタービンKIT

550ccインジェクター6本と、専用のCPUが装着される、ニスモ・タービン仕様のオリジナルキット。
●価格／27万円
●発売元／（株）ウィズ



オーテックツカダ スペシャルニスモタービン改

ニスモ製タービンに強力アクチュエーターを装着したオリジナルのタービン。立ち上りの速さを誇る。
●価格／15万円
●発売元／オーテックツカダ



Top Fuel ZERO1000タービンTA45

トップフューエルの純正からそのまま交換可能なスペシャルタービン。
●価格／29万7000円
●発売元／（有）トップフューエル



BLITZフォーミュラKIT

ブリッツのGT-R用タービンキットはK3Tタービンを使用したウエストゲートタイプ。インテーク、エキゾースト系を含むフルキット。
●価格／54万8000円
●発売元／（株）ブリッツ

TURBIN KIT



（For GTS-t） BLITZフォーミュラKIT

RB20DETエンジンのGTS-t用のブリッツ・タービンフルキット。K3Tタービンを使用。
●価格／54万8000円
●発売元／（株）ブリッツ



（For GTS-t） GReddy TD06タービンKIT

グレッディのGTS-t用タービンキット。タービンにはTD-06を使用し、周辺パーツも含めた総合パーツだ。アクチュエーター式。
●価格／19万7000円
●発売元／（株）トラスト



NS COMPANYタービンオリジナル加工

既存タービンのエキゾースト・ハウジングを加工、A／R値の減少を実現させてくれる。
●価格／1万5000円～（タービン持ち込み）
●発売元／NSカンパニー



STREAMニスモ強化タービン

ニスモ製タービンを使用したスペシャル強化バージョン。従来品の3倍の耐久力を誇る。
●価格／17万円
●発売元／ストリーム

PIPING



EARL'S 車検対応マルチホースシステム

ブースターホースなどをステンレスメッシュ製に。完全ボルトオンタイプ。カラーはレッドとブルー。
●価格／6万2000円 ●発売元／APP



HKS Aeroquip スーパーメッシュTYPE A

純正ラインのゴムホースをステンレスメッシュで包み込み摩擦・衝撃からラインを保護する。
●価格／1万2000円 ●発売元／（株）HKS販売



STREAM パイピングKIT

従来品よりホースバンドの耐久性をアップさせている。
●価格／7万7000円 ●発売元／ストリーム



CUSCO アルミターボパイプ

タービン、インタークーラー、スロットルまでの4カ所のゴムパイプをアルミパイプに。
●価格／6万3000円 ●発売元／クスコジャパン

PIPING



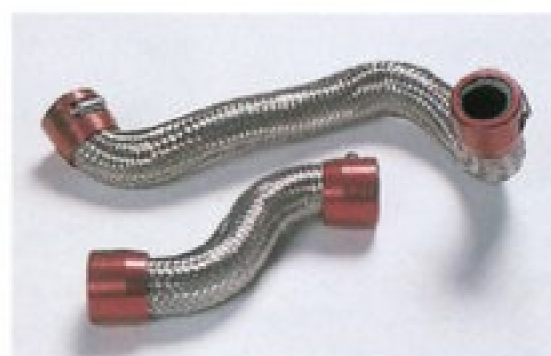
（For GTS-t）CS-TOP SUCTION PIPE

追加インジェクターホルダー付。
●価格／2万7000円 ●発売元／CSトップ



GReddy インジェクターホルダー

GReddyのインジェクターを追加する場合のホルダー。
●価格／2万8000円 ●発売元／（株）トラスト



Top Fuel ZERO1000エアロクイップラジエターホース

エンジンルームにメカニカルな輝きをもたせるステンレスメッシュ製ホース。GTS-t用もあり。●価格／3万 ●発売元／（有）トップフューエル



EARL'S 車検対応ラジエターホースシステム

エンジンルームをドレスアップ。もちろん耐熱性にも優れる。カラーはレッドとブルー。
●価格／2万6000円～2万9000円 ●発売元／APP

FUEL DELIVERY PIPE



TOP-RUN フューエルデリバリーパイプ

大容量インジェクター使用時の燃料供給を確実にする。
●価格／4万8000円 ●発売元／トップラン羽生



VeilSide フューエルデリバリーパイプ

高回転まで安定した燃料供給を約束し、パワーアップが図れる。
●価格／4万8000円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド



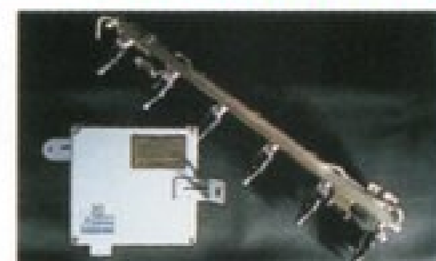
TOMEI フューエルデリバリーパイプ

耐久性のあるアルミ削り出しのデリバリーパイプ。ノーマルのインジェクターから使用可能。
●価格／4万8000円～5万円 ●発売元／東名自動車（株）



TOMEI フューエルラインKIT

TOMEI フューエルデリバリーパイプの装着に必要なレギュレーター、ホース類をセットしたキット。
●価格／14万8000円～15万円 ●発売元／東名自動車（株）



MINE'S ビッグキャパシティインジェクターKIT

メインインジェクターを大容量化することにより、タービン交換、ブーストアップ等に対応するキット。
●価格／35万8000円（コンプリート）
●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

REGULATOR



Top Fuel ZERO1000 レーシング・レギュレーターKIT

パワー、仕様、走行状況に合わせてフューエルプレッシャーをコントロール。GTS-tにも対応。
●価格／3万2000円 ●発売元／（有）トップフューエル



Farina Racers F.R.フューエルレギュレーターKIT

燃料のプレッシャーも徹底して管理したい。
●価格／3万9000円 ●発売元／（有）ファリーナ

FUEL DELIVERY PIPE



MMR ENGINEERING フューエルデリバリーパイプ

内径を13mmにすることによってチューニングカーの燃料不足を補う。
●価格／5万5000円
●発売元／（有）MMRエンジニアリング



WORKS OKUDERA フューエルデリバリーパイプ

スムーズな燃料供給に欠かせない高性能フューエルデリバリーパイプ。
●価格／5万円
●発売元／ワークス奥寺



ZEES フューエルデリバリーパイプ

オールクロームメッキ仕様。両側より入れて中央よりリターンするタイプと、純正フューエルレギュレーター使用タイプの2種類。
●価格／3万9000円 ●発売元／（有）沢村製作所

RADIATOR



KI'S レーシングタイプラジエター

効率はノーマル比の70%アップ。ボルトオンタイプ。
●価格／8万5000円 ●発売元／スーピング・ラボ キース



RS-YAMAMOTO 大容量ラジエター

チューンされたGT-Rの熱対策にはラジエター強化は必須だ。
●価格／9万8000円
●発売元／（有）アールエス・ヤマモト



KAKIMOTO RACING GT-Rラジエター

大容量真鍮製で徹底した水温管理。ノーマル比75%アップ。
●価格／6万5000円 ●発売元／カキモトレーシング

REGULATOR



NS COMPANY ボッシュ製ガソリンポンプ

230ℓ／hの流量を誇る大容量ポンプ。
●価格／6万2000円 ●発売元／NSカンパニー



AMR N1スポーツ 大容量燃圧レギュレーター

純正フューエルデリバリーを交換することなく取り付けが可能。
●価格／3万5000円 ●発売元／エイ・エム・アール

よりたくさんの、よりきれいな空気をエンジンに送る。ポテンシャルアップの必須課題だ。理想的な吸気効率でパワーはあきらかに向上する。エアクリーナーは比較的コストパフォーマンスもよく、手軽に交換できる。またそれに加えて、パイピング処理、燃料関係のパーツも見直したい。見逃しがちなチューニング・アイテムだが、ハイポテンシャルなGT-Rのエンジンを完璧に仕上げるためにはやはり必要なアイテムである。

AIR CLEANER, PIPING, FUEL SYSTEM

[エアクリーナー&パイピング、燃料関係]

エアと燃料の増量によりパワーアップをはかる

AIR CLEANER



MONSTER パワーフィルター
波型3Dフォームが確実に吸入空気を受ける。GTS-t用もあり。●価格／9800円 ●発売元／モンスターインターナショナル（株）



Bee☆R BRフィルター
3～16psのアップ。外気導入のメリット、吸入効果、集塵効率に優れた高性能フィルター。GTS-t用もあり。
●価格／9800円 ●発売元／Bee Racing



K&N フィルターチャージャー
8万キロまで手入れ不要で、優れた性能を発揮する。2～10psのパワーアップ。GTS-t用もあり。●価格／1万2000円 ●発売元／（株）三和トレーディング



NISMO エアフィルター
純正品と同サイズなので装着は簡単。吸気効率を高める。GTS-t 用もあり。●価格／8500円 ●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

AIR CLEANER



M's パワークリーナー
純正より最大10倍の吸気効率アップを実現。ターボチューニング車に最適。GTS-t用は2万2000円。
●価格／4万5000円 ●発売元／（株）オートルック



GRACER エアインクスAX-M
トラストのエアフィルター・エアインクスは、レースでの使用に耐えるフィルターだ。
●価格／4万5000円 ●発売元／（株）トラスト



HKS スーパーパワーフローセット
独自のスーパーハニカムフレームがエアの流れをスムーズに。
●価格／3万7800円 ●発売元／（株）HKS販売



FORZA スーパーフォルザ エアクリーナー
長年の研究と膨大なデータから、ファンネル部は流体力学に基づいた「ベルマウス形状」。
●価格／3万9000円 ●発売元／（株）エフイーティー

AIR CLEANER



(For GTS-t) CS-TOPエアクリーナー
吸気抵抗を減らし、レスポンスをアップさせるエアクリーナー。
●価格／1万5000円 ●発売元／CSトップ



(For GTS-t) TOMEI スポーツクリーナーKIT
ハードなスポーツ走行でもエンジンを守る。
●価格／2万5000円 ●発売元／東名自動車（株）



(For GTS-t) MINE'S VXエアフィルター
中間トルク増大、レスポンスアップしてくれるエアフィルターだ。●価格／1万2500円 ●発売元／（株）マインズ・ウェイブ



A'PEXi スーパーインテーク
デュアルファンネル構造で吸入効率が大幅にアップ。最大で2psのパワーアップ。GTS-t用は2万2000円。
●価格／3万9000円 ●発売元／（株）アペックス

PIPING



D.SPEED インテークパイプ
吸気効率の最適化を図り、パワーをアップさせる。
●価格／7万8000円 ●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



5 ZIGEN RACING インテークパイプ
レースで活躍する5 ZIGENブランドのインテークパイプ。GTS-t用（4万2000円）もあり。●価格／スポーツエアクリーナー用5万8000円 ノーマルエアクリーナー用4万3000円 ●発売元／（株）ディジョンカーズ



HKS パイピングKIT
インタークーラー用パイピングキット。
●価格／4万5000円 ●発売元／（株）HKS販売



GReddy パイピングKIT
純正、及びGReddyのインタークーラーキット装着車用。
●価格／5万8000円 ●発売元／（株）トラスト

VALVE

ZENITANI GT-Rバルブガイド
NISMOグループA・GT-Rと同材質の超高強度バルブガイド。従来のPBC製バルブガイドをはるかに越える精度と品質を確保した。
●価格／6万円
●発売元／銭谷自動車

MMR バルブスプリング
材質とピッチの変更により高回転に対応し10000回転でもサージングしない圧縮力をもつ。GTS-t用も同価格。
●価格／A・ローリフト用3万6000円　B・ハイリフト用4万3500円
●発売元／（有）MMRエンジニアリング

XEV SPORTS バルブスプリング
レース及び最高速トライアルをターゲットに開発されたノンサージング設計のバルブスプリング。超洗浄鋼（SWOSC-V）の採用で疲労破壊を防ぐ。
●価格／4万5600円
●発売元／（株）ジーベック

TOMEI バルブ&バルブスプリング
徹底した軽量化と剛性を確保した高精度・高硬質鍛造オリジナルバルブ。高回転域までスムーズな吹け上がりに。
●価格／3万6000円
●発売元／東名自動車（株）

HKS 強化バルブスプリング
ビッグバルブ交換時に動弁系重量増大に伴う高回転域でのバルブジャンプを抑える。ビッグバルブ・カムシャフトとセットで開発されている。
●価格／3万6000円
●発売元／（株）HKS販売

GASKET

HKS ヘッドガスケット
ストッパータイプ・ヘッドガスケット。燃焼室穴まわりにストッパーで段差を設けシール性を強化してある。t=1.0／1.2／1.6／2.0mm 89.0φ、87.5φ
●価格／3万2000円～3万8000円
●発売元／（株）HKS販売

FLY WHEEL

J'SPORTS クロモリフライホイール
フライホイールの軽量化によってエンジンレスポンスを飛躍的に向上させる。クロモリ採用で強度も充分に確保している。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション

Secret Sport クロモリフライホイールR
駆動系の大幅な軽量化と共に耐久性も重視し、最高素材クロームモリブデン鋼を使用したフライホイール。
●価格／5万8000円
●発売元／SKエンジニアリング

TODA RACING 軽量クロモリフライホイール
4.6kgの高品質SCM（クロームモリブデン鋼）を採用。耐摩耗性、耐久性、耐腐食性、ピックアップを向上させる。
●価格／4万8000円
●発売元／（株）戸田レーシング

VALVE

Ricoh Racing バルブガイド
GT-R専用バルブガイド。高回転時のトラブル、純正品の欠点を解消し、バルブの焼き付き、破損を未然に防ぐ。高回転時のパワーを確実なものにする。オールアルミ製。
●価格／4万8000円
●発売元／リコーレーシング

GASKET

J'SPORTS メタルガスケット
耐久性、高圧縮・高ブーストに耐えるメタルガスケット。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション

AMR N-1スポーツ メタルヘッドガスケット
耐久レースで実証済みの耐熱性、復元性、対圧縮性、精度、熱伝導性に優れたガスケット。t=0.8／1.0／1.2mm 88／91φ。GTS-t用もあり。
●価格／3万8000円～4万円
●発売元／エイ・エム・アール

MMR ENGINEERING ヘッドガスケット
インナーストッパータイプの採用により、耐久性が格段に向上。高ブーストなど700ps以上にも耐える。t=0.8～1.8mm,88～89φ GTSt用もあり。
●価格／3万6000円～4万円
●発売元／（有）MMRエンジニアリング

TOMEI メタルガスケット
モリブデンコーティングと熱処理により、グロメットとシール性を飛躍的に向上させた。t=1.0mm～t=1.2mm　88／89φ
●価格／5万5000円～5万7000円
●発売元／東名自動車（株）

GREX メタルヘッドガスケット
t=1.0／1.2／1.4／1.6／1.8／2.0mm、87／88／88.5φの各タイプあり。
●価格／3万5000円～3万7000円
●発売元／（株）トラスト

ENGINE • THE OTHERS

G.T.SHOP ENDLESS ファンネル
吸気を整流し吸入効率を高めるエアファンネル。軽量のアルミ製で、エンジンまわりを引き締める。口径100φ
●価格／2万円
●発売元／GTショップエンドレス

G.T.SHOP ENDLESS ラジエターシュラウド
冷却に難のあるGT-Rの水温上昇防止に絶大の効果をもたらすアルミ製ラジエターシュラウド。
●価格／1万9800円
●発売元／GTショップエンドレス

オーテック　ツカダ 強化アクチュエーター
セラミック&ニスモタービン用。ハイブーストでのタレを防止するGT-R用強化アクチュエーター。
●価格／2セット5万4000円
●発売元／オーテックツカダ

TOMEI ウォータースプレーシステム
過熱したインタークーラーに専用タンクから水をスプレーすることで吸気温度を大幅に下げる。
●価格／4万5000円　GTS-t用 3万9000円
●発売元／東名自動車（株）

FET SPORTS パワーコイル
高回転域での2次エネルギー低下を改善するダイレクトイグニッションシステム。強力な着火性能で限界域でのトルクと燃費を向上させる。
●価格／8万円（6本セット）
●発売元／（株）エフイーティー

ENGINE • THE OTHERS

HKS スーパーレーシングプラグ Mシリーズ
熱価の高いプラグにありがちだった低負荷時のくすぶりを解消。補助火花ギャップの採用、プラチナ電極＋テーパーカット電極が確実な着火を実現。
●価格／2500円（1本）　●発売元／（株）HKS販売

With racing cars タペット&タイミングカバー
ひとつひとつ職人が手仕事で仕上げたカバー。エンジンフードの中をキリっと引き締める。バフ仕上げ。ノーマル下取り。
●価格／3万3000円
●発売元／（株）ウィズ

HKS カバーエンブレム
HKS POWERを愛するすべての人に。エンジンルームにその象徴を飾ろう。
●価格／9000円
●発売元／（株）HKS販売

VeilSide タペットカバー
ヴェイルサイド・エボリューションRオリジナルタペットカバー。
●価格／7000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド

NISMO エンジンロッカーカバー
NISMOオリジナルロッカーカバーエンブレム。ニスモスピリッツがエンジンルームを引き立てる。
●価格／1万3000円
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

ノーマルでも世界的なレベルにあるGT-R。しかし、数々のレースシーンでの活躍が語っているように、限りないポテンシャルを秘めているマシンでもある。本当のGT-Rを、実はストリートユースのユーザーは知らないといっていいのだ。だが、このポテンシャルをほっとく手はない。手軽なライトチューンから、一歩抜き出たGT-Rを感じるためには、エンジンチューニングの世界に足を突っ込んでみるしかない。そこには、GT-Rを愛して止まないチューナー達の世界が広がっているのだ。くれぐれも、バランス良く仕上げて欲しい。完成度の高いRは、きっとオーナーにエキサイティングなスポーツドライビングをプレゼントしてくれるはずだ。

ENGINE TUNING PARTS

［ピストン、カムシャフト、ガスケット他エンジン関係］

潜在ポテンシャルを引き出す さらなるチューニングの世界へ

PISTON



MMR ENGINEERING 鍛造ピストンセット
冷間鍛造、ハイリフトカム対応ピストンヘッド。レース経験からフィードバックしたピストン形状。87.5φ。87φ・88φは受注生産。GTS-t用（82φ、2.2ℓ／21万円、2.4ℓ／22万円）もあり。●価格／22万円 ●発売元／（有）MMRエンジニアリング



VeilSide 88φ鍛造ピストン
ワイセコ製高回転・高出力型ピストン。耐久性を追求した高性能鍛造88φ。ブローバイガスの発生を抑える設計。
●価格／17万8000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド



TOMEI 88φ鍛造ピストンKIT
高剛性・軽量化・高冷却率による耐熱性・潤滑性などさまざまな相反するファクターを高次元で満たしたローコンプピストン。2.8ℓ
●価格／22万円
●発売元／（株）東名自動車



HKS 鍛造ローコンプピストンKIT
ノーマルのままブーストを上げるとデトネーションによりピストンの破損を招く。ブーストを上げる際に不可欠な圧縮比ダウンと強度を確保するピストンキット。88φ／89φ、2.7ℓ
●価格／19万8000円
●発売元／（株）HKS販売



GREX 鍛造ピストンKIT
バランスのとれた鍛造ピストンは出力アップに欠かせない。レーシングユースに耐える強度を保持。競技専用パーツ。87.5φ
●価格／18万5000円
●発売元／（株）トラスト

CAM SHAFT&SPROCKET



HKS カムシャフト
理想的なカム・プロフィールをコンピュータ計算して設計されている。IN／EXとも256°／264°／272°。リフト量は256°が9.0mm、その他は9.6mm。
●価格／6万9000円
●発売元／（株）HKS販売

PISTON



HKS レースメタル
高出力になるほどメタルにかかる荷重は大きくなる。耐荷重性・耐焼付性・耐摩耗性・対腐食性など、レーシングカーに使用される高速高荷重用軸受合金F-112を採用したメタル。
●価格／3万2000円
●発売元／（株）HKS販売



HKS H断面コンロッドセット
ニッケルクロムモリブデン鋼を使用し断面をH形状にすることで座屈応力を飛躍的に向上させた。高回転・高出力に対応。
●価格／24万円
●発売元／（株）HKS販売



HKS ピストンリング
フリクションロスを低減し耐久性とシール性をより高めた高精度ピストンリング。高い負荷に対応したパーツ。88φ、88.5φ。
●価格／2万4000円
●発売元／（株）HKS販売



Farina RacersピストンKIT &カムシャフト
88φローコンプ鍛造ピストンキット。カムシャフトはIN／EXとも64°／66°／68°／70°。リフト量は9.30～10.50mmのラインアップ。
●価格／22万円 ハイリフト用24万円。カムシャフトは1本8万3000円～ ●発売元／（有）ファリーナ

CAM SHAFT&SPROCKET



MMR ENGINEERING カムシャフト
排気量、タービンの容量にあわせて自由にカムをチョイスできる。リフトは9.0mm～10.5mmまで。64°～70°。
●価格／7万2000円～7万7000円
●発売元／MMRエンジニアリング



VeilSide エボリューションR-1カム
エンジン特性を高回転型に変えるカムシャフト。IN側266°／リフト量9.6mm、EX側268°／リフト量9.6mm。
●価格／9万5000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド



KAKIMOTO RACING カムシャフト
柿本改独特のプロフィールを持つカムシャフトは、永年L型で研究してきた柿本ならではのこだわりが感じられる逸品。
●価格／13万円
●発売元／カキモトレーシング（株）



TOMEI カムシャフト&タイミングギヤ
IN／EXとも64°／66°／68°／70°。リフト量9.000mm／9.250mmのソリッドタイプと9.500mmのハイリフトタイプがある。
●価格／7万6000円～7万8000円 タイミングギヤは1万4000円。●発売元／東名自動車（株）



GREX ハイカムシャフト
IN側256°～272°、リフト量9.1mm～10.5mm、EX側264°～280°、9.1～10.8mm、それぞれ6設定づつあり。
●価格／6万8000円～7万8000円
●発売元／（株）トラスト

CAM SHAFT&SPROCKET



オーテックツカダ 調整式スプロケット
バルタイ調整式スプロケットギヤ。シビアなセッティングでエンジン本来のポテンシャルを発揮させたい。
●価格／F.Rとも1万2000円
●発売元／オーテックツカダ



MMR ENGINEERING カムタイミングギヤ
スライドプレート部分にアルミを使用したことにより、軽量化が図られている。
●価格／1万6000円（1個）
●発売元／（有）MMRエンジニアリング



HKS カムスプロケット
正確なバルブタイミングがとれるスライドタイプのカムスプロケット。ノーマルでもバルブタイミングを取り直すだけで走りが変わる。
●価格／1万2000円
●発売元／（株）HKS販売



GREX カムスプロケット
スライド調整式カムスプロケット。カムのチューニングに合わせて、軽量でバランスの優れた精度の高いスプロケットに交換したい。
●価格／1万6000円
●発売元／（株）トラスト



Ricoh Racing クランクシャフト&プーリー
ハイパワーGT-R専用スペシャル鍛造クランクシャフト。通称フルカウンター・ハイパフォーマンスクランクシャフトがこれ。800ps10000回転対応。●価格／92万円 専用プーリー9万円 ●発売元／リコーレーシング

OIL COOLER



TOMEI 車種専用オイルクーラーKIT
レースでの実績がある東名自動車のオイルクーラーキット。一般走行を意識した車検対応品。
●価格／16万9000円 ●発売元／東名自動車（株）



TOMEI システムオイルクーラー
ラジエターの水を利用して油温を下げる水冷式オイルクーラー。有効に油温を下げることができる東名自動車のキット。
●価格／4万5000円 ●発売元／東名自動車（株）



EARL'S シングルオイルクーラーシステム
コアをラジエター前ではなく、フロントサイドエアダクト内に装着し、油温・水温に影響を与えない逸品。
●価格／18万5000円 ●発売元／APP



EARL'S ツインオイルクーラーシステム
2個のコアを使用した最高バージョン。サーモスタット内蔵でオーバークールの心配はない。車検対応品。
●価格／24万5000円 ●発売元／APP



HKS 車種別オイルクーラーKIT
アタッチメントを純正オイルエレメントの位置に取り付けるだけの完全ボルトオンキット。徹底的にオイル管理をするエアロオイルクーラー。
●価格／13万円 ●発売元／（株）HKS販売

OIL COOLER



（For GTS-t）GREX オイルクーラーKIT
ラジエター前マウント、コア段数は10段。
●価格／12万円（GT-R用は12～14万円）
●発売元／（株）トラスト



（For GTS-t）EARL'S 車検対応オイルクーラーシステム
サーモスタット内蔵により、オーバーヒート、オーバークールを防ぐ。車検対応。
●価格／19万5000円（バイパスタイプ）、13万5000円（サンドイッチタイプ） ●発売元／APP



NISMO デフオイルクーラー
冷却効果の高い6層構造を採用。N1耐久レース用に開発された信頼性の高いデフオイルクーラー。
●価格／19万5000円
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



KAKIMOTO RACING リキッドクーリング・オイルクーラー
ラジエターの水を使って冷却する水冷オイルクーラー。取り付けスペースに余裕がないマシンに最適だ。
●価格／5万5000円～
●発売元／カキモトレーシング（株）

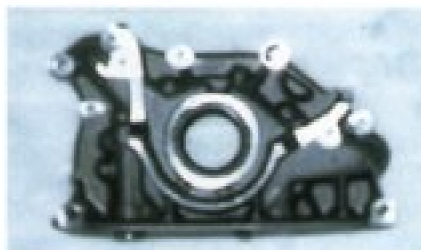


DRAGON オイルクーラーKIT
20～30度油温が下がり、耐久力がアップする。
●価格／5万6000円（19段）、7万2000円（25段） ●発売元／（株）ドラゴン・モーター・エンジニアリング

OIL PUMP



Farina Racers F.R.オイルポンプ
オイル系トラブルを防止し、安定した油圧を保つには欠かせないパーツだ。
●価格／9万8000円 ●発売元／（有）ファリーナ



MMR ENGINEERING オイルポンプ
ノーマルの倍の吐出量によって安定した油圧を実現。
●価格／22万円
●発売元／（有）MMRエンジニアリング



Ricoh Racing オイルポンプ
高回転時のオイル系のトラブル、ホース破損などのトラブルを解消し未然に防ぐ。
●価格／7万8000円 ●発売元／リコーレーシング



GREX 大容量オイルポンプ
競技専用パーツ。高回転、高負荷時に確実なオイル供給を行なうために。
●価格／11万円
●発売元／（株）トラスト

OIL COOLER



（For GTS-t）Tanabe オイルクーラー
小型で高効率のオイルクーラー。長時間の限界走行でも、エンジンのタレを防ぐ。大容量9段コア。
●価格／5万5000円～
●発売元／（株）タナベ

OIL CATCH TANK



CUSCO ストリートオイルキャッチタンク
アルミバフ仕上げの美しいオイルキャッチタンク。専用のステーで取り付けは簡単。内容量1リットル。
●価格／9800円
●発売元／クスコジャパン



VeilSide オイルキャッチタンク
容量3リットル。JAF公認レースで使用可能。
●価格／3万8000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド



AUTO CLINIC NISSAN オイルキャッチタンク
日産車のチューンを得意とするオートクリニック日産のオイルキャッチタンク。
●価格／3万8500円
●発売元／オートクリニック日産

OIL PUMP



GRIT CARLIFE CREATOR 強化オイルポンプ
GT-R専用のクロモリ鍛造による強化オイルポンプ。
●価格／10万5000円 ●発売元／グリットカーライフクリエーター



AUTO CLINIC NISSAN 強化オイルポンプ
グループAで使用されていたものと同一のGT-R用オイルポンプ。
●価格／16万5000円
●発売元／オートクリニック日産

OIL,THE OTHERS



VeilSide オイルストレーナー
オイルの吸い上げを確実に。レースでも性能は実証済み。
●価格／1万6800円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド



PRO SPERICE WBS
オイルエレメントを移動し、油圧・油温メーターの取り付けや点検、交換を容易にするパーツ。
●価格／3万7000円
●発売元／プロスパイス

OIL FILLER CAP



LIGIER オイルフィラーキャップ
レーシングイメージをかもしだすアルミ削り出しのフィラーキャップ。
●価格／6300円～7800円
●発売元／TNDコーポレーション



Mistral 軽量アルミオイルキャップ
エンジンルームをおしゃれに飾るアルミ製オイルフィラーキャップ。
●価格／4800円 ●発売元／ミストラル



VeilSide オイルフィラーキャップ
タービン形状のおしゃれなオイルフィラーキャップ。
●価格／1万2800円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

CLUTCH ,OIL PARTS

[クラッチ&オイルパーツ]

大パワーを確実に伝えるクラッチは ハードな走りには不可欠なパーツ

マシンのパワーを駆動系に伝えるのがクラッチの役目だ。パワーが大きくなればなるほど、その役割は重要になる。サーキットやスポーツ走行を本気で行なう場合、ノーマルのクラッチでは役不足は否めない。エンジンパワーの増大にともなって、クラッチの強化が必要になる。ただし、ストリートでの操作性も十分に考慮したチューニングを心がけよう。同じようにオイルクーラーもハードな走りには欠かせないパーツだ。ヒートするエンジン各部を守るためには必須のパーツだ。

CLUTCH



Project μ 1001セットメタルクラッチカバー&ディスク
重量配分を中心部に集め、高回転までスムーズに追従する圧着性を実現している。
●価格／8万3000円
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー



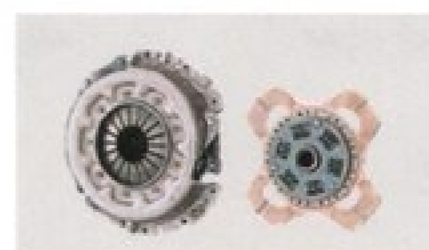
CUSUCOヘビークラッチディスク
軽い踏力のクラッチフィーリングでしっかりパワーを伝達。ノーマルのクラッチカバー使用。GTS-tにも対応。
●価格／3万5000円
●発売元／クスコジャパン



ZERO-1000 ツインプレートクラッチ
ツインプレートの弱点である半クラを可能にする。踏力はノーマルと変わらない。GTS-t用もある。
●価格／19万8000円
●発売元／（有）トップフューエル



HKS　チルトンクラッチキット
ハードな走りには当然、強靭なクラッチが必需だ。米国チルトン社製のHKSクラッチキットはそんな要望に応えてくれる。
●価格／19万8000円
●発売元／（株）HKS販売



NISMO クラッチディスク&クラッチカバー
薄型ディスクのため慣性重量の低減を大幅に実現。スポーツ走行にも威力を発揮する。専用カバーとセットで使用。セラメタリック。
●価格／ディスク：3万5000円～　カバー：3万7000円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

CLUTCH



SecretSport ノンアスベストクラッチディスクCD1
一般走行にターゲットを合わせたクラッチディスク。コストパフォーマンスに優れている。
●価格／2万4000円
●発売元／SKエンジニアリング



D.SPEED ウルトラクラッチ
チューニングエンジンの大パワーに対応するにはこれ。
●価格／19万8000円　●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



D.SPEED GT-Rレーシングトリプル
ディスク自体にギヤを設けたことで、クラッチの切れ、フィーリングが格段にアップ。F1やIMSAなどでも採用されている形式だ。
●価格／26万3000円　●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



D.SPEED GT-R トリプル
500ps以上のハイパワーに対応するクラッチ。つながりはシビアになるが、対パワー&トルクに関しては飛躍的に性能アップ。
●価格／18万3000円　●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



D.SPEED GT-Rストリートツイン
400～450psまでのストリート走行をメインに乗りやすさを重視したキット。耐久性のある厚いディスク面。
●価格／18万3000円　●発売元／（株）ディースピードインターナショナル

CLUTCH



Secret Sport 強化クラッチカバー
強力なディスクのラインアップをもつシークレットスポーツのクラッチカバー。大幅な軽量化を実現。耐久性も十分。
●価格／3万8000円
●発売元／SKエンジニアリング



PLUS ONE AOKI かるがもクラッチキット
女性でもラクチンのクラッチ操作。ディスク・カバー・フライホイール・ベアリングの4点セット。450psに対応。
●価格／9万500円　●発売元／（有）プラスワンアオキ



esprit クラッチキット
シングルプレートタイプ。パワーアップしたエンジンにも十分対応でき、優れたクラッチフィーリングを持つ。
●価格／6万8000円
●発売元／エスプリ



J' SPORTS メタルクラッチディスク
ノンアスベストタイプもあり。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



Secret Sport レアメタルクラッチディスクCD3
耐久性、強度、軽さに優れたメタルを使用。ハイチューンされたエンジンのパワーをロスなく確実に路面に伝える。
●価格／3万4000円
●発売元／SKエンジニアリング

TRANSMISSION



GREX 6スピードミッション
競技車用パーツ。GT-Rのハイパワーを有効に路面に伝えるために。
●価格／85万円
●発売元／（株）トラスト

CLUTCH



AMR 強化ピンボールロアルレバー
クラッチ強化車での急発進、急加速などの過酷なクラッチ操作に最適。トラブルを事前に防ぐ。
●価格／2万円
●発売元／（有）エイ・エム・アール



STREAM Vスペックツイン&トリプルクラッチ交換KIT
ツイン、トリプルクラッチを取り付ける際に必要なパーツだ。
●価格／3万5000円
●発売元／ストリーム



STREAM 強化ピボット
ハイパワーGT-Rでのハードなクラッチ操作に最適。クラッチ交換の際にぜひ取り付けたい。
●価格／1万円　●発売元／ストリーム



J'SPORTS　クラッチカバー
Jスポーツのクラッチディスクと合わせて使用。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション

AMR



N1スポーツロム
全域にわたってスムーズでパワフルなエンジンに見違えさせてくれる、使用範囲の高いチューニングロム。
●価格／12万8000円（ノーマル下取り7万8000円）●発売元／エイエムアール

Fast



スーパーコンピュータ
チューニング・ノウハウと膨大なデータに裏付けられた信頼性の高いコンピュータ。好みに応じてオーダー対応してくれる。
●価格／ノーマル下取り7万5000円
●発売元／（株）ティピィオー

JAM



スーパーコンピュータ
サーキットや一般道にて実走テストを繰り返し、他社製品との比較テストで吟味されたセッティングが魅力。
●価格／ノーマル下取り8万6000円
●発売元／（株）ジャム

esprit



80φエアフロKIT
チューンアップした吸気系に合わせて、コンピュータをセットアップ。トータルでポテンシャルアップが図れる。
●価格／32万円
●発売元／エスプリ

Farina Racers



F.R.DIPLOMA CPU
点火時期調整、燃料マッピング、スピードリミッターカットなどのプログラム変更を施されたファリーナ・オリジナルコンピュータ。
●価格／ノーマル下取り7万5000円
●発売元／（有）ファリーナ

FORTE



パワーアップコンピュータ
点火時期調整、燃料マッピング、スピードリミッターカットとノーマルのCPU性能を大幅にアップさせる。
●価格／ノーマル下取り9万円
●発売元／ウィン・コーポレーション

TOP-RUN



マジックロム
改造内容によって3ステージのロムがそろっているトップランのチューンドコンピュータ。どんなクルマでも対応可能。
●価格／ノーマル下取り9万円～
●発売元／トップラン羽生

GET



コルスコンピュータユニット
点火時期、燃調セッティングを変更し、全域で確かなフィーリングとパワーアップを実現したロム。●価格／15万6000円（ノーマル下取り9万6000円）●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

DRAGON



CPU
通常のマッピング変更に加え3万円アップにてオーダーも可能なドラゴンのコンピュータ。
●価格／ノーマル下取り9万8000円
●発売元／（株）ドラゴン・モーター・エンジニアリング

AMR



N1スポーツD.E.S.
燃料噴射量のダイヤル調整が可能なコンピュータ。マップ書き換え、比較が簡単にできる。
●価格／21万8000円（ノーマル下取り16万8000円）●発売元／エイエムアール

Bee☆R



BR-ROM
コンピュータ制御の基本を最大限生かして、最良のセッティングを施すチューニングロム。
●価格／ノーマル下取り7万8000円（GTS-t用7万8000円～）
●発売元／Bee Racing

I.F.S.



スポーツコンピュータ
マフラー交換やタービン交換などのチューニングに幅広く対応したスペシャルコンピュータ。
●価格／ノーマル下取り9万8000円
●発売元／アイ・フィーリン、スポーツ・ディビジョン

GRIT CARLIFE CREATEOR



オリジナルコンピュータ
大容量インジェクターに合わせたコンピュータをワンオフで製作。
●価格／7万5000円～8万5000円
●発売元／（有）グリットカーライフクリエーター

美ART



CPU
N1レースで活躍するAMRと共同開発したコンピュータ。苛酷なレースでのノウハウが魅力。
●価格／ノーマル下取り7万8000円～
●発売元／美アート

NETWORK



オリジナルCP
GT-Rのエンジンを更にポテンシャルアップするスペシャルチューンドロム。
●価格／ノーマル下取り7万8000円
●発売元／ネットワーク

STREAM



GT-R専用CPU
スケールストップオーバー機能、加速時増流補正、スクランブルブーストアップ機能などを盛り込んだスペシャルロム。
●価格／ノーマル下取り6万8000円
●発売元／ストリーム

mistral



コンピュータ
ノーマルのCPUマッピングをより強力に変更したチューニングロム。
●価格／ノーマル下取り6万8000円
●発売元／ミストラル

INTEC



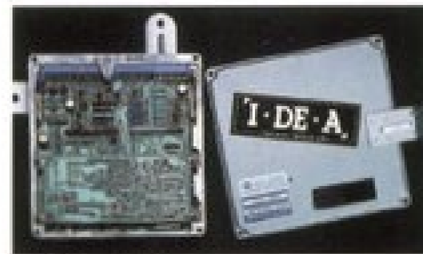
切り替え付倍速ロム
レース、ベンチテストで積み重ねたデータを盛り込んだチューニングロム。ノーマルとの切り替えスイッチ付属。
●価格／8万8000円（ノーマル下取り3万7000円）●発売元／（株）インテック

RS-YAMAMOTO



アキュレートCPU
クルマの仕様に対応したスペシャル・チューニングロム。各車種対応あり。
●価格／ノーマル下取り9万円～
●発売元／（有）アールエスヤマモト

CS-TOP



GT-R用CPU
的確な点火時期、燃焼をコントロールするCSトップのオリジナルロム。
●価格／ノーマル下取り7万円
●発売元／CSトップ

With racing cars



パワーアップコンピュータ
エンジンの仕様によってロムのセッティングを行なうため、すべてワン・オフにて製作。
●価格／ノーマル下取り9万8000円
●発売元／（株）ウィズ

Röcket Dancer



コンピュータ
パンチ力を損なうことなくストリートでの乗りやすさを両立させたスペシャルロム。写真は他車種用。
●価格／ノーマル下取り8万8000円
●発売元／藤村オート

コンピュータは現代の高性能エンジンを司る司令塔だ。エンジンに与えられたデータの範囲で、常に最良の状態へとコントロールしてくれる。しかしいったんエンジンの仕様を変更するとそのデータは生かしきれなくなり、コントロールは不確かなものになってしまう。エキゾースト関係、ターボ関係などにチューニングを施したクルマは必ずコンピュータもそれなりのものに変更したい。上級者は自分の好みに応じてセッティングしてみることもできる。

COMPUTER

[コンピュータ]

チューニング状態によって全て変わってくるCPUマッピング

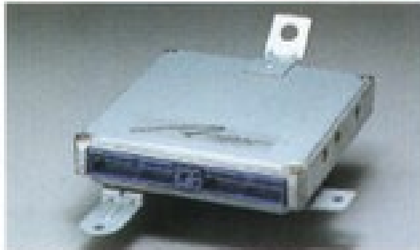
FIELD



BOXER ROM

エンジン能力を最大限引き出すフィールドのロムはスカイライン各車種用あり。ノーマルとチューニングでのデータ切替え式あり。
●価格／ノーマル下取り７万8000円（切替えなし７万円） ●発売元／フィールド技研工業（株）

BLITZ



ACCESS SUPER COMPLETE COMPUTER

レースでのノウハウが生きる高性能コンピュータ。スピードリミッターカット、燃料増量、点火系アップなど、オールラウンド型だ。
●価格／ノーマル下取り７万5000円
●発売元／（株）ブリッツ

HASEMI SPORT



コンピュータユニット

ハセミ・スポーツオリジナルコンピュータは、ハイオク仕様、燃料噴射、点火時期などのセッティングでレスポンス向上を果たす。
●価格／15万6000円（ノーマル下取り９万6000円）●発売元／ハセミ・モータースポーツ

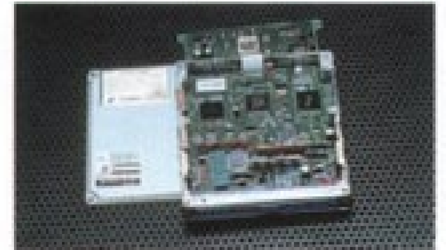
IMPUL



ハイパワーコントロールユニット

ノウハウに裏付けられた確かなセッティングが頼もしいロムだ。
●価格／14万8000円（ノーマル下取り11万8000円）●発売元／（株）ホシノインパル

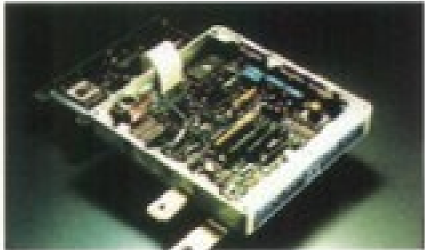
MINE'S



VX-ROM

ハイオク仕様にし、燃料調整、点火時期をリセッティングする。スピードリミッター解除、ブーストアップ対応。
●価格／15万6000円（ノーマル下取り９万6000円）●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

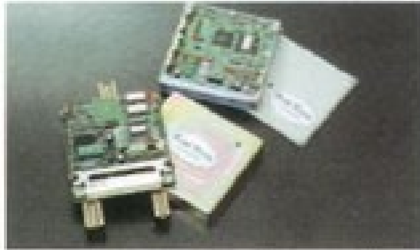
Central 20



SPL CPU BRAIN

セントラル20のチューニングコンピュータは既存の製品に加え、データ変更、ステップアップなどの特注オーダーも可能。
●価格／14万8000円（ノーマル下取り８万円）●発売元／セントラル20

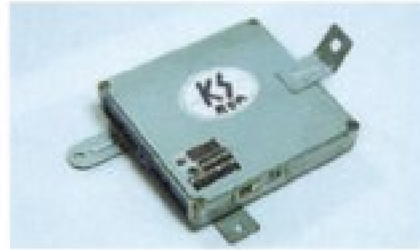
Ricoh Racing



RR SPECIAL CPU

谷田部テストにて最高速域での高速シミュレーションから得たデータを搭載。きめの細かなセッティングを施したチューニングロム。
●価格／ノーマル下取り９万円
●発売元／リコーレーシング

KS ROM



ロムチューン

ユーザーの好みに応じてさまざまなセッティングを施してくれるチューニングロム。GTS-t用もあり。
●価格／３万8000円 ●発売元／（有）コンピュータシステムKS

Battle Club



COMPUTER SYSTEM

谷田部での実走テストを繰り返しセッティングされ、ノーマルベースを使用したハイレベルなチューニングロム。GTS-t用もあり。
●価格／11万円（ノーマル下取り６万円）
●発売元／（株）ル・モンド バトルクラブ事業部

KERNEL ALTAIR



コンピュータ・ロムチューン

燃料マップ、点火時期の変更で燃焼効率の向上、パワーアップを実現させる。リミッターカットも装備。
●価格／ノーマル下取り７万8000円（GTS-t用７万8000円）
●発売元／（株）アルテア

WORKS OKUDERA



コンピュータチューニングロム

ノーマルでは物足りない性能追求を実現、さまざまなセッティング変更をほどこされたチューニングロム。
●価格／ノーマル下取り７万5000円
●発売元／（株）ワークス奥寺

Top Fuel



ZERO 1000コンピュータ

通常のチューニングロムに加え、メインインジェクター、タービン変更などに対応したスペシャル仕様もラインアップしている。
●価格／ノーマル下取り８万5000円～
●発売元／（有）トップフューエル

KAKIMOTO RACING



KS-ROM

コンピュータの基本をしっかりと見つめ直し開発された柿本スペシャルロムは、テストを繰返しデータを蓄積させてきた高信頼品。
●価格／ノーマル下取り９万6000円～
●問い合わせ先／カキモトレーシング（株）

VeilSide



VSデータロム

ノーマルからひと味違う走りを約束するヴェイルサイドのチューニングロム。GTS-t用もあり。
●価格／８万8000円
●問い合わせ先／（株）ヴェイルサイド

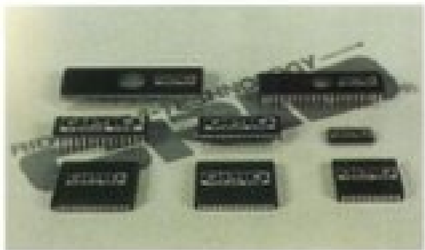
VeilSide



ロムチェンジャー付きCPU

ブーストの切替えが可能なロムチェンジャー付きCPU。切替えはワンタッチだ。
●価格／ノーマル下取り16万円
●問い合わせ先／（株）ヴェイルサイド

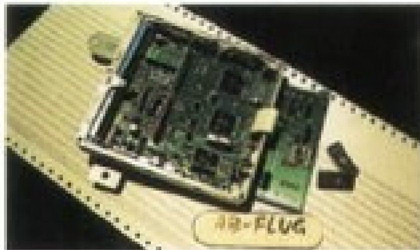
GRID



SPEC

膨大なデータをもとに最良のセッティングを可能にしたSPEC。ライトチューンからハードチューンまで幅広く対応してくれる。
●価格／ノーマル下取り８万8000円
●発売元／（株）グリッド

AB-FLUG



エクストリーム・ロム

低中速のレスポンス向上、点火時期の見直しを煮詰め、高回転域でのレスポンスとパワー感を味あわせてくれるチューニングロム。
●価格／ノーマル下取り９万8000円
●発売元／（株）アブフラッグ

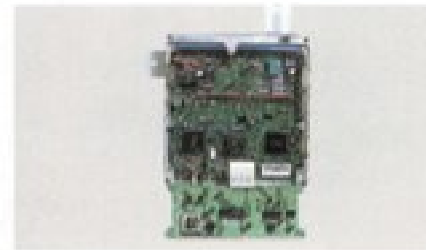
SALVA



M-MAXコンピュータロム

２輪車で定評あるM-MAXの４輪用ロム。通常のマップ書き換えに加え２輪で培ったノウハウで燃焼効率の向上を果たす。
●価格／ノーマル下取り７万8000円（GTS-t用も同価格）●発売元／Mパーツコーポレーション

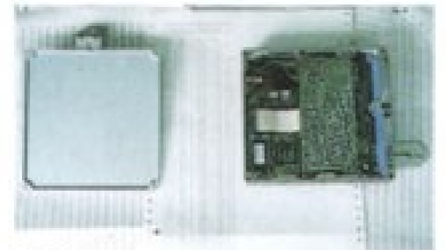
STEALTH



ステルスコンピュータ

タイプAは車検対応マフラーorノーマルクリーナー対応。タイプBは競技用マフラー＋M'sクリーナー対応。タイプCはワンオフのスペシャル。
●価格／９万5000円～
●発売元／（株）マップスポーツ

CHARGE



CPU

中間域でのレスポンスが最高のチューニングコンピュータ。サーキットなどの苛酷な使用にも十分に耐える。
●価格／ノーマル下取り15万円
●発売元／チャージ

TORQUE SPLIT CONTROLLER



Rŏcket Dancer トルクスプリットコントローラー
アテーサのトルク配分コントロールを立ち上がり重視に変更。●価格／3万9800円
●発売元／藤村オート



STREAM トルクスプリットコントローラーVer.2
2WD、4WDを簡単に切り変えるコントローラー。入門用。●価格／4万5000円
●発売元／ストリーム



STREAM トルクスプリットコントローラーVer.1
サーキット走行用。コーナーをより速くするトルク配分コントローラー。 ●価格／15万8000円 ●発売元／ストリーム

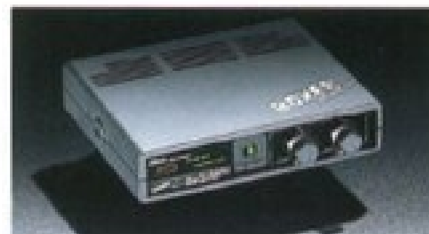


BLITZトラクションコントローラー
E-TSの4WDトルクスプリットを6段階に調整。ノーマルモードも使用可。
●価格／7万8000円
●発売元／（株）ブリッツ

THE OTHER



A'PEXiエアフローコンバーター
交換したエアクリーナーの性能を最大限引き出すコントローラー。
●価格／3万5000円
●発売元／（株）アペックス



FIELDブローオフコントローラー
ブローオフのサウンドと設定をコントロールしてくれる。
●価格／3万4800円
●発売元／フィールド技研工業（株）



FIELDマップセレクター
コンピュータのセッティングを自在にコントロールできるセレクター。
●価格／14万円
●発売元／フィールド技研工業（株）



HKS IPモニター
燃料セッティングを完璧にするためのモニター。車内でインジェクターの開弁率が一目でわかる。●価格／4万4800円
●発売元／（株）HKS販売



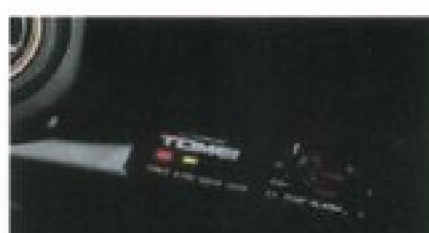
GRIDロムチェンジャー
2種類のロムを走行状況に応じて使い分けることのできる製品。
●価格／1万9800円
●発売元／（株）グリッド



With racing cars アクティブコントローラー
GT-Rの横Gセンサーをカット。トラクションコントロール付き。●価格／3万5800円
●発売元／（株）ウィズ



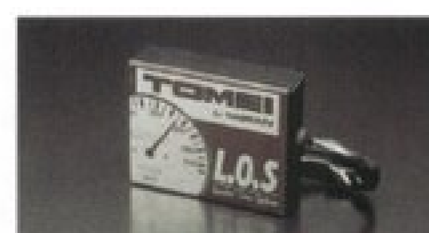
VeilSide SPLラインロックシステム
強烈なクラッチミートに対応するコントローラー。ドラッグスタートのために。
●価格／近日発売
●発売元／（株）ヴェイルサイド



TOMEIエキゾーストテンプアラーム
エキゾーストの温度の状態をチェックして危険状態を知らせてくれるアラーム。
●価格／2万2000円
●発売元／東名自動車（株）



TOMEIスパークタイミングアドバンス
純正の点火時期コントローラーの性能を最大限に引き出す。
●価格／2万円
●発売元／東名自動車（株）



TOMEIリミッターオーバーシステム
コンピュータ配線に結線するだけでリミッターをカットすることができる。
●価格／1万2800円
●発売元／東名自動車（株）

TURBO TIMER



FETタイマー＆スターターTB505
任意の時刻にエンジンをスタートさせる機能も装備したターボタイマー。
●価格／2万1000円
●発売元／（株）エフイーティー



FETターボタイマーTB308
3ウェイのオートモードを搭載したフルオート・ターボタイマー。
●価格／2万2000円
●発売元／（株）エフイーティー



FETターボタイマーTB202
超軽量操作簡単マニュアル式のターボタイマー。取り付けも簡単。
●価格／1万1000円
●発売元／（株）エフイーティー



HKSターボタイマー
サイドブレーキを引かないと作動しないセイフティー回路付き。
●価格／1万3800円
●発売元／（株）HKS販売

THE OTHERS



SALVAスピードキャンセラー
サーキット走行には欠かせないスピードリミッターカット用パーツ。
●価格／1万2800円
●発売元／Mパーツコーポレーション

TURBO TIMER



pivotターボタイマーSTT
日本語表示で簡単操作のターボタイマー。1タイマーでエンジンスタートも可能。
●価格／2万1000円
●発売元／（株）ピボット



M'sサウンドビジュアルタイマー
サウンドモニターの付いたアフターアイドリングコントローラー。
●価格／1万3800円
●発売元／（株）オートルック



GReddyターボタイマー
ターボ保護には欠かせないタイマー。1／4DIN規格でダッシュボードに収まる。
●価格／1万3800円
●発売元／（株）トラスト



ULTRAフルオートタイマー
エンジンの負荷に応じた細かなアフターアイドル時間を設定をするターボタイマー。
●価格／2万円
●発売元／永井電子機器（株）



ULTRAカウントダウンタイマー
独自の安全機能を装備したアフターアイドリングコントローラー。
●価格／1万2800円
●発売元／永井電子機器（株）



pivotターボタイマーTTB
トラブル回避回路を内蔵した安心設計のターボタイマー。
●価格／9600円
●発売元／（株）ピボット

ここに集めたパーツ群は決してチューニングのメイン・アイテムではない。ポテンシャルアップを果たしたエンジンの、その最大限の能力を引き出すために活用されるパーツだ。ストレスの多大なターボを効率よく働かせるブーストコントローラーや、ターボタイマー。燃料系統のロスをなくす燃料コントローラー。そしてGT-Rのハイメカニカルな4WDシステムをコントロールするトルクスプリット・コントローラーなど、チューンド・エンジンの武装には見逃せないパーツだ。

ELECTRIC PARTS
【電子パーツ】

ハイパフォーマンス・エンジンをサポートする名脇役

BOOST CONTROLLER



TOMEIプリセットブーストコントローラー
ブーストを5段階で調整。機械式ながら電子式と同等の性能を発揮。
●価格／2万9000円
●発売元／東名自動車（株）



HKS EVC
過給圧がデジタル表示になり、小型化された新型EVC。値段も下がっている。
●価格／7万4800円
●発売元／（株）HKS販売



GRID Sデジタルブーストコントローラー
デジタル制御の2モード対応型。超小型ながら安定したブーストコントロールを実現。
●価格／4万9800円
●発売元／（株）グリッド



GRIDデジタルブーストコントローラー
デジタル制御の3モード対応型。ツインターボ用接続キットあり（3800円）
●価格／5万9800円
●発売元／（株）グリッド



KS-EBC電気式ブーストコントローラー
レスポンス、立ち上りが向上、安定してブーストを制御。ツインターボキットは2000円。
●価格／3万9800円
●発売元／（有）コンピュータシステムKS



M's T-BAC II
通常より1段プラスのブースト圧設定を追加し、パワーを瞬時に引き出せる。
●価格／6万円
●発売元／（株）オートルック



M's FBC
ファジー理論を導入し、設定圧を自動的に学習補正するブーストコントローラー。
●価格／9万8000円
●発売元／（株）オートルック



FIELD BOXERターボコントローラー
本体から独立したブーストセレクターを持ち、レイアウトが容易に。
●価格／6万円
●発売元／フィールド技研（株）



A'PEXi AVC-R
車種ごとの専用データに基づき、ブーストを的確に制御する。
●価格／6万4000円
●発売元／（株）アペックス



柿本改・機械式VVC
総NC削り出しでハイブースト対応。加工段階から気を配った高性能パーツ。
●価格／2万8000円
●発売元／カキモトレーシング（株）

FUEL CONTROLLER



HKSミクスチャーコントローラー
車内から走行状況に応じてPFC F-CONの燃量増減をコントロール。
●価格／1万6000円
●発売元／（株）HKS販売



HKS PFC F-CON
ノーマルでは不足するチューンド・エンジンの燃料コントロールを行なう。
●価格／8万8800円
●発売元／（株）HKS販売

BOOST CONTROLLER



Ricoh racing EBC
高精度の制御を可能にする電子制御タイプのブーストコントローラー。
●価格／8万1000円
●発売元／リコーレーシング



With racing carsブーストコントローラー
抜群のブースト圧の立上りを誇るコントローラー。回転オート機能付き。
●価格／8万円
●発売元／（株）ウィズ



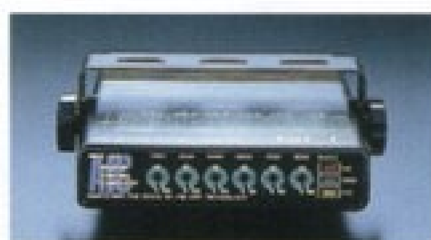
M's T-BAC III
セミオートで簡単にブースト圧を設定するモードを持つブーストコントローラー
●価格／6万5000円
●発売元／（株）オートルック



オーテックツカダVPCオリジナルKIT
ゼロヨンで勝つための、GT-R用オリジナルVPCキット。
●価格／20万円
●発売元／オーテックツカダ



HKS VPC
エアフロメーターを外してVPCに変更することでサクション抵抗を軽減。
●価格／10万円
●発売元／（株）HKS販売



HKS GCC III
AICのオプションとして、正圧のかかっている時、自由に燃料をコントロール。
●価格／4万5000円
●発売元／（株）HKS販売



HKS AIC
エンジンの回転、圧力による燃料増量を別々にコントロール。追加インジェクターに対応。
●価格／7万8000円〜8万8000円
●発売元／（株）HKS販売



HKS GCC II
アイドリングから高回転まで自由に燃料のコントロールをするコンピュータ。
●価格／4万5000円
●発売元／（株）HKS販売

TORQUE SPLIT CONTROLLER



GRID T-Sダンサー
アテーサのトルク配分をマニュアルで常時固定。前後比率は8段階。調整式。
●価格／5万9800円
●発売元／（株）グリッド



M's TSC
スタート時からフルタイム4WDを実現するアテーサ・コントローラー。
●価格／6万8000円
●発売元／（株）オートルック

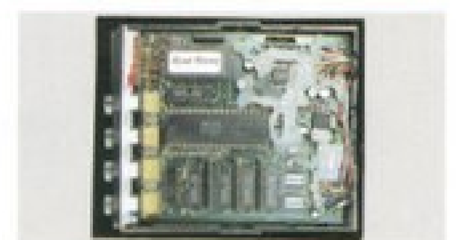


K CALLアテーサコントローラー
ノーマル制御をいかしながら、パワーに応じてトルク配分を自動的にコントロール。
●価格／3万9800円
●発売元／（株）HKS関西サービス

FUEL CONTROLLER



AMRダイレクト・フロー・コントローラー
エアフロメーターを外しアクセルレスポンスを向上させる。オートアイドル機能付は13万8000円。
●価格／13万円 ●発売元／AMR



Ricoh Racing VPC F-CON用ロム
HKSのVPC, F-CONのロムを書き換える。チューンドマシンのセッティングをより確かなものに。 ●価格／3万円〜
●発売元／リコーレーシング

ハイパフォーマンスカーは、それだけ過激な仕事をしているといっていい。エンジンも乗用小型車とはまるで違う仕事量だ。だからメンテナンスを常に心がけよう。

オイルは目的に応じて的確に選ぼう。また、指定のライフを守りオイル交換をするのが最低の条件だ。オイルはエンジンの性能アップといった目的以上に基本的なパーツである。エンジンのポテンシャルを生かしきるのもオイル次第なのだ。とはいってもあまりオーバーセレクトはしないように。

OIL & CHEMICAL

【オイル&ケミカル用品】

繊細なチューンド・パワーエンジンは最善をつくしていたわる

TOTAL quartz 9000 10W50



潤滑時のオイルの性能は高温高圧下の粘度に依存する。quartz 9000 10W50は、高温時の粘度安定性が極めて優れ、サーキット走行でもパーフェクトな潤滑性能を発揮する。レーシング・スペックのモーター・オイル。

●SAE粘度／10W50 ●API／SG-CD
●価格／1ℓ：3500円 ●発売元／大森商事（株）

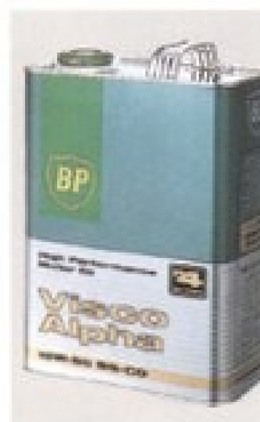
BP Visco Gamma



F1で得られたノウハウとBPの最新の技術によって生まれた究極の最新鋭オイル、ビスコガンマ。潤滑性と清浄性に優れ、競技車から高性能一般車まで対応可能。100%化学合成油。

●SAE粘度／ 5 W50
●API／SG-CD
●価格／1ℓ：4000円、4ℓ：1万5000円
●発売元／ペトロルブインターナショナル（株）

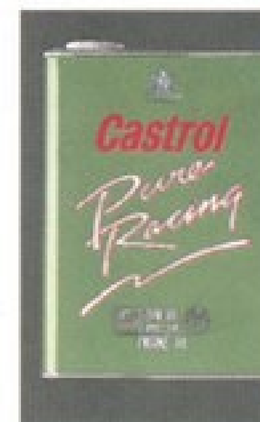
BP Visco Alpha



各種競技車両用に最適なエンジンオイル。高温時の油圧低下が小さく、カーボンの推積も少ない100%化学合成油の高性能エンジンオイル。

●SAE粘度／ 15W50
●API／SG-CD
●価格／1ℓ：2400円、4ℓ：9000円
●発売元／ペトロルブインターナショナル（株）

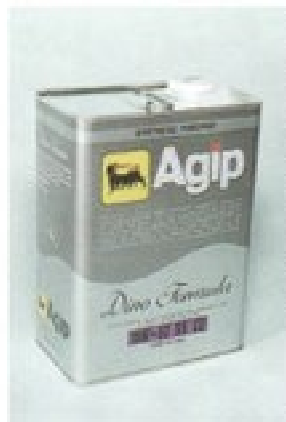
Castrol Pure Racing



100%化学合成油ならではの高性能エンジンオイル。50℃を越える過酷な状況でも熱ダレを起こさず、常に安定した粘度を維持する。24時間耐久レースで実証されたカストロール・ピュア・レーシング。

●SAE粘度／10W60
●API／SG ●価格／1ℓ：3600円、4ℓ：1万2000円 ●発売元／カストロール（株）

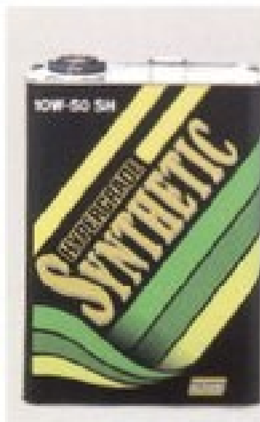
Agip DINO FORMULA



フェラーリとのパートナーシップでF1の技術を結集して生まれたアジップの最高品質エンジンオイル。熱安定性を強化し、高出力エンジンの性能を極限まで引き出す。レースからストリートユースまで。

●SAE粘度／ 15W50
●API／SG-CD ●価格／1ℓ：1900円、4ℓ：6500円 ●発売元／昭和貿易（株）

DUCKHAMS HYPERGRADE



高温・高負荷のかかるレース用に開発。2種類の化学合成油をブレンドし、潤滑性能・密封作用を高めた。ハイパワーGT-Rでの使用に10W-50のワイドなレンジが安定した粘度を保持する。100%化学合成エンジンオイル。

●SAE粘度／ 10W50
●API／SH ●価格／1ℓ：2800円、4ℓ：1万円
●発売元／ユーロオイル・ジャパン（株）

FGK TURBO



ターボやツインカムの大排気量車に最適のオイル。低温から高温まで安定した皮膜特性を持ち、潤滑性能を維持してくれる。ハードな走行、サーキット走行には必携のオイルだ。

●SAE粘度／ 15W50 ●API／SH-CD ●価格／4ℓ：9500円 ●発売元／フジツボ技研工業（株）

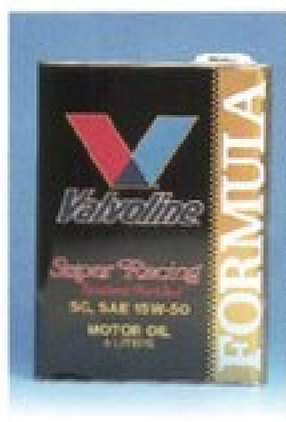
MOTUL 300V COMPETITION



全属面への吸着・保護性が温度によっても変化しない油性の高さを確保したモチュール・コンペティション。サーキットでの使用を前提として専用開発された100%化学合成オイル。

●SAE粘度／ 15W50
●API／SG-CD ●価格／2ℓ：5900円
●発売元／テクノイル・ジャポン（株）

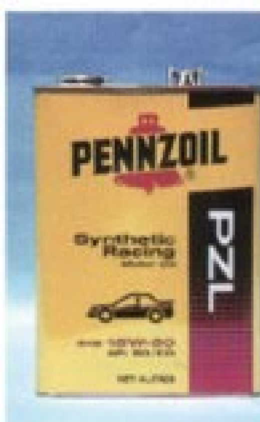
Valvoline Formula Super Racing



世界で最初に潤滑油を製造して120年のバルボリンはインディカーではとんどのチームが使用している。F1やWRCでもその性能は実証済み。高性能・高回転エンジンのために特別設計された化学合成オイル。

●SAE粘度／ 15W50
●API／SG ●価格／1ℓ：2400円、4ℓ：6000円
●発売元／兼松化成品（株）

PENZOIL PZL



レース車輌、チューニングカーに最適な100%化学合成の高性能モーターオイル。高温での長時間の連続運転でも優れた耐久性を発揮。アメリカ規格、ヨーロッパ規格にも合格している。

●SAE粘度／ 15W50
●API／SG-CD
●価格／1ℓ：3000円、4ℓ：1万800円
●発売元／（株）ペンゾイル・ジャパン

QuakerState STERLING SUPER



100%化学合成油に良質の鉱物油を配合してスラッジやカーボンの生成を防ぐ。ツインカムターボ、スーパーチャージャー、高出力エンジン専用エンジンオイル。低温時での始動性も抜群。

●SAE粘度／ 5 W40
●API／SG ●価格／4ℓ：9000円
●発売元／日本クエーカーステイト（株）

QuakerState STERLING RACING



高速回転における高温時にも油圧低下を防ぎ、ターボチャージャーの軸受部分、ツインカムエンジンのカムシャフト、ロッカーアームの摩耗を最小限に抑える。高性能エンジンの要求を全て満たす高性能エンジンオイル。

●SAE粘度／ 5 W50
●API／SG
●価格／1ℓ：3500円、4ℓ：1万2000円
●発売元／日本クエーカーステイト（株）

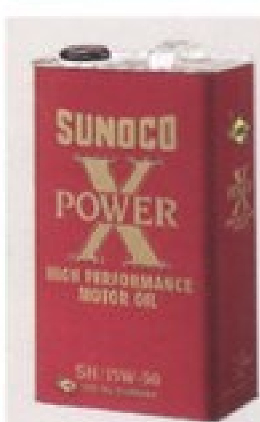
HKS HRM-087



HKS グループA スカイラインGT-Rでの実績からフィードバックされたレーシングエンジンオイル。ターボエンジンのブーストの立ち上りが改善され、低・中速トルクが向上。走行会でのタイムアップに効果絶大。

●価格／4ℓ：1万3500円
●発売元／（株）HKS販売

SUNOCO X-POWER



100年以上の歴史と伝統を誇る名門メーカーSUNOCOの100%化学合成オイル。高温安定性、低温流動性、耐摩耗性、耐スラッジ性などをハイレベルで実現。よりコンペティティブな高速連続走行をサポートする。

●SAE粘度／ 5 W50
●API／SH ●価格／1ℓ：2400円、5ℓ：9600円
●発売元／日本サン石油（株）

OMEGA 777



もっとも過酷な条件で使用されるレース用、ハイチューンなエンジン用に開発。オメガの最高峰レーシングオイル。エンジンの回転特性、加速性を高め、高出力エンジンのパワーを最大限に引き出す。

●SAE粘度／50 ●価格／5ℓ：4万2100円
●発売元／（有）ディオ・ループ

SPEED MASTER SAE/5W-50



圧倒的な高温耐熱性、潤滑性能を誇る「スピードマスター」。エンジン摩耗が発生しやすい低温始動の状況下でもエンジンの性能を保持する。さらにエンジンレスポンスの向上も実現する超高性能エンジンオイル。

●SAE粘度／ 5 W50
●API／SH-CE ●価格／1ℓ：5500円、4ℓ：1万8000円 ●発売元／（株）オーイージー

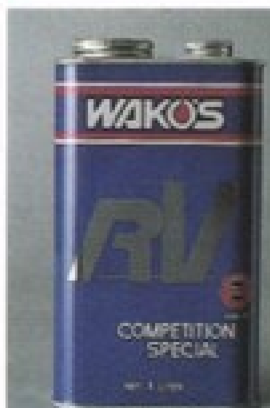
M's COMPETITION



レースでの限界連続走行を支えるために開発されたエムズ・コンペティションオイル。過酷な使用条件に対応する超高性能ワイドレンジオイルだ。API（米国石油協会）による品質・粘度・省燃費性の厳しいテストをクリア。

●SAE粘度／5W50
●API／SG ●価格／1ℓ：2000円、3ℓ：6000円
●発売元／（株）オートルック

WAKO'S 4CRV



耐久レースなどの過酷な長時間走行において高温での使用に十分耐える強靭な油膜と優れた油圧安定性、低温流動性を発揮する。グループA仕様のスカイラインGT-Rに使用された実績もある。

●SAE粘度／20W60
●API／SG-CD ●価格／1ℓ：3800円
●発売元／（株）和光ケミカル

The TRUST F2 VERSION I



粘度低下、油膜切れ、スラッジなどの原因となる高分子ポリマーを全く使用しないレーシングエンジンオイル。チューニングエンジンのハードな使用に向いている100%化学合成オイルだ。

●SAE粘度／15W50
●API／SH-CF ●価格／1ℓ：2500円、4ℓ：9200円 ●発売元／（株）トラスト

The TRUST FRX



ツインチャージャー搭載のGT-R GReddy RXとともに開発されたハイパワーエンジン対応オイル。低温始動性から高温安定性まで、またハイチューンエンジンからノーマルエンジンまで全ての領域でオールマイティに対応。

●SAE粘度／10W60
●API／SH-CD ●価格／5ℓ：1万7500円
●発売元／（株）トラスト

HKS SUPER OIL SYNTEHTIC GEAR



寒冷時のシフトのシブさを完全に解消しエンジンONからスムーズなシフト操作を体感できる100%化学合成のミッション専用オイル。低～高温にいたるまで安定したシフトフィーリングを発揮する。

●SAE粘度／75W90
●API／スーパーGL-5 ●価格／1ℓ：3000円
●発売元／（株）HKS販売

WAKO TECHNICAL TITAN COAT OIL Ti-21



液化チタン融合による最新の潤滑技術を駆使した高出力エンジン用オイル・Ti-21。耐熱、耐久、潤滑などに優れた高級化学合成エンジンオイル。耐久レースに最適だ。

●SAE粘度／15W55
●API／SG-CD ●価格／1ℓ：4300円、4ℓ：1万6000円 ●発売元／和光テクニカル（株）

FET SPORTS OIL 15W-50



ノンポリマー仕様の100%化学合成オイル。マルチ粘度グレード化を達成した画期的な製品。GT-Rのポテンシャルを最大限に引き出し、アグレッシブな走りをサポートする。

●SAE粘度／15W50 SH-CD ●価格／4ℓ：8600円 ●発売元／（株）エフイーティー

ENDLESS SPORTS R-505



オイルそのものの性能を大きく左右する「高分子ポリマー」に着目しテストを繰り返した結果、油圧低下の全くおこらない高分子ポリマーを開発。独自開発の特殊化学合成オイルの配合で耐油性・フリクションロスの低減も実現。●SAE粘度／15W50 ●API／SG-CE ●価格／1ℓ：2550円、4ℓ：9800円
●発売元／（株）エンドレススポーツ

OMEGA 690



瞬間的な大パワーからギヤを守る耐水性多目的ギヤオイル。摩擦面を保護し、シフトの入り、シフトフィーリングをスムーズにする。耐久レースなどでの熱ダレを防ぐ耐熱性に優れている。

●SAE粘度／80W90 ●価格／5ℓ：2万8300円
●発売元／（有）ディオ・ルーブ

WAKO'S RG5120LSD



LSD対応の高出力GT-Rのミッション、デフに対応するマルチグレードギヤオイル。高温で使用されるレースなどで力を発揮する。グループA GT-Rでも使用された高性能を誇る。

●SAE粘度／80W120 GL-5 価格／2ℓ：3600円
●発売元／（株）和光ケミカル

SPEED MASTER GEAR MISSION OIL



スピードマスターギヤ・ミッションオイルは、100%化学合成オイルにSPL有機モリブデンを完全融合した超高性能チューニングオイル。サーキットレースにおいても完璧なシフト操作とLSDの作動効率をサポート。90W140もあり。

●SAE粘度／75W90 ●価格／1ℓ：5500円
●発売元／（株）オーイージー

The TRUST GEAR



レーシングカー、チューニングカーのパーツを数多くそろえているトラストのオイルシリーズ。ギヤオイルは極圧性・耐久性・耐圧性・ギヤ表面の耐侵食性に優れている。90S、70W90、80W90、85W140の各粘度あり。

●価格／1ℓ：1900円（90S GL-6）～
●発売元／（株）トラスト

Microlon COMPOUND 90



ミッション・デフ内の金属表面はミクロの単位に拡大すると凸凹がある。COMPOUND 90はこの凸凹を取り除き滑らかな表面に生まれ変わらせるミッションオイル添加剤だ。ギヤの潤滑性能を大幅にアップしてくれる。

●価格／8000円、3本セット：2万円 ●発売元／（株）協和興材マイクロロンディビィジョン

Microlon Metal Treatment



皮膜形成し、エンジンを保護、燃焼効率の向上で燃費もアップするエンジンオイル添加剤。高価なトリートメントだが、価格以上の満足感を得られる。

●価格／16オンス：1万4000円
●発売元／（株）協和興材マイクロンディビィジョン

OMEGA 690



苛酷にチューニングされたクルマのトランスミッションにも対応するLSD用のデフオイル。イニシャルトルクの低下を最小限にくいとめ、エンジンの性能を最大限まで引き出す。

●SAE粘度／85W140 ●価格／5ℓ：3万4000円
●発売元／（有）ディオ・ルーブ

HKS SUPER OIL SYNTEHTIC DIFF



グループA HKSスカイラインの駆動系を担った高性能デフオイル「スーパーシンスティック・デフ」。超ワイドな粘度グレードにより、コーナリングでの安定性・立ち上がりに大きな効果をもたらすLSD専用オイル。

●SAE粘度／75W140
●API／スーパーGL-5 ●価格／1ℓ：3200円
●発売元／（株）HKS販売

QMI SX-6000 Gear treatment



摩擦、磨耗を減少させ、シフト操作も軽減化を図るギヤトリートメント。ギヤボックスのノイズも減少し、燃費も向上する。

●価格／500cc：6500円
●発売元／（株）ソヴリンインターナショナル

QMI SX-6000 Engine



エンジンが50度に達した時に0.05ミクロン粒子のマイクロコーティングがされ、90度で大きな粒子がコーティング。その結果エンジンは保護されオイル劣化も少なくなるトリートメントだ。

●価格／500cc：6500円、750cc：8000円、1000cc：9500円
●発売元／（株）ソヴリンインターナショナル

GRAND FRONTIER



フロンティア独自のミクロTFE効果を生かして、最上級のフィーリングを生み出すエンジンオイル・トリートメントを開発。摩擦係数が通常の半分に低減でき、燃焼効率を飛躍的に向上させる。

●価格／250cc：1万2000円 ●発売元／（株）レーザー

PROTEC XEP-17



エンジンにとって摩擦はエネルギーロスを起こす最大の敵になる。XEP-17はエンジンオイルに5～7%添加するだけでエンジン内部の金属面の摩擦を減少させる添加剤。エンジン、ギヤボックス、デフなどの摩耗が大幅に減少。

●価格／250cc：5800円、500cc：9800円
●発売元／オートリファイン（株）



Wと競え。

NEWコンパウンドがグリップをかえる。

ファインカーボンを採用したNEWコンパウンドが、ハードなコーナリングに耐える強烈なグリップと、耐久性を実現。
進化し続けるレーシングテクノロジーはW-1を超え、いま SPEC R に集約された。



GRIP EVOLUTION
SPEC R 登場

HANDLING

SET UP & PARTS MANUAL

[ハンドリング・チューニング]

グループAを席巻したGT−Rの強さはハイパワーのエンジンだけではない
アテーサE-TS、4輪マルチリンクサスペンション、スーパーハイキャス
最先端の装備を満載し、速く走ることだけを目標に開発されたのだ
その卓越したフットワークは他の追従を許さない高レベルにあるが
さらに完璧なマシンに仕立てるために、チューニングを施そう
ハンドリング・セットアップは奥深い
方向性はさまざまだ。キミ自身が納得のいく“足”を得るためにも
より深い知識を手に入れよう



ビルシュタイン「ガスショックアブソーバー」& クスコ「ローフォルムスプリング」

Photo／Kouji Miura





HKS関西でオーリンズを勧めるのは20段の調整式であるため。実際に使われるのは上下3～4段くらいだが、走る場所によってセッティングが変えられるし前後のバランスも変えられる。もちろん基本性能も高い。



サスペンションは乗り方で方向性が変わってくるのだ。

5kg/mmで、スプリングが縮んできたときに前後共5kg/mmになるよう設定されている。

逆にサーキットを主体に考えるのなら、フロント8、リヤ6kg/mmといったレートのスプリングまで何種類かが用意される。しかしながら、必然的に乗り心地は悪くなるし、ショックの設定も変えなくてはならない。ストリートを主体で考えるのなら、前後共5kg/mmまでのレートにとどめておいたほうがいい。また車高の問題からHKSのアウトバーンスプリングを組み合せて使うこともあるという。

HKS関西で味付けされたオーリンズなら、基準のバネレートを使えばほとんどのユーザーはまず不満が出ないという。ただし、サーキットなどの限られた場所になると話は別。それは特別な場所と考えて選択したい。ストリートとサーキットの両方ですべて満足できるようなサスペンションはHKS関西といえどもつくることは不可能なのだ。しかしながら、一度乗ってみればストリート用とはいえ、この低いバネレートでサーキットでも十分使える高い性能をもっているサスペンションキットということに気が付くはずだ。

また、サスペンションの基本はショックとスプリングだが、ほかにも性能に大きくかかわってくるポイントがいくつかある。そのひとつがストラットタワーバー。タワーバーはクルマが新しいうちから入れておいたほうがいい。というのもボディは使っていくうちに徐々に変化してきてしまうからだ。新車のうちから前後のタワーバーを組み込んでおき、あとは走りに合わせて調整すればいいのだ。とくにリヤのタワーバーは剛性感が出るゆえに動きがシビアになる。走り方によっては外してしまうほうがいい結果を生むこともある。

また走りを大きく変化させてくれるパーツのひとつが、ピロテンションロッド。ブッシュのヨレから起こる前後の動きを抑えることでトー変化を抑え、コーナリング中の姿勢を安定させる。ロール時にはジオメトリーの関係から、トーが開いてアンダー傾向になることが多いが、ここを固めることでロールアンダーを解消することになるのだ。また、剛性が高まったフィーリングになり、ハンドリングをシャープにしてくれることにもつながる。

ただし、ここはサスペンションを固めてから組み込んでいかないと、ショックとスプリングが負けてよりシビアな動きになってしまうことになるから注意したい。サスチューンの基本はあくまでもショックとスプリングだ。

ピロテンションロッド



マルチリンク式のサスペンションのなかで最も動きが激しいブッシュが、テンションロッドのブッシュだ。このことを発見したHKS関西では、オリジナルでピロボール式のテンションロッドを発売した。この部分をピロにすることで、動きを抑え、ロール時のトー変化が少なくなり、コーナリング中のアンダーも解消される方向になる。また使われるピロも耐久性を重視して、品質の高いものを使うことで長期にわたって安定した性能を保つことができるのだ。

●HKS関西　ピロテンションロッド　6万4000円

ショックアブソーバー



ショックの性能が向上したことによって、ストリートでも乗り心地を確保することができ、なおかつスポーツ走行などにも対応できる。こういった相反する要素を両立することができるのは、高い性能をもちながら減衰力を調整できるショックがあるからこそなのだ。調整機構なしでオールマイティに対応することは非常に難しい。だからどうしてもオーリンズが注目される。初期の減衰も確保し、バネの動きにも付いてくるショックは現在のところオーリンズをおいてほかには考えられないのだ。

●HKS関西　オーリンズサスキット　22万8000円

スプリング



車重を支えてロールやノーズダイブなどを抑えるのがスプリングの役割だ。スプリングのバネレートを高めていくことで、ロールなどの量を減らすことができる。ところがスプリングを固めていくとそれに従い乗り心地も悪くなる。これは路面の動きに対して、縮む量が少なくなり追従していけなくなるからだ。そのためストリートでのバネレートの決定は非常に難しいといわれている。HKS関西では5kg/mmまでがストリートで耐えられる許容範囲だという。

●ホシノインパル　スプリング　前後各1万円

サスペンションチューニング

FRベースの4WDという構成で、高いハンドリングポテンシャルをもつGT-Rも、決して万能ではない 自分の理想の走りをめざして、さらに足を磨きあげていこう



Photos／Naoki Inuzuka、Text／Akihiro Takahashi
協力／HKS関西サービス

基本はショックとスプリングだ あとは好みで変更

マルチリンクといった画期的なサスペンションシステムをもつGT-Rは、エンジン同様ノーマルでもかなり高い性能を誇っている。しかしながら乗り手を選ばないセッティングのために、スポーツ走行のときやエンジンパワーを高めていったときにはスプリングレートの低さ、ショックの減衰力の足りなさが目立ち、どうしてもロール量の大きさやテールの逃げ、ノーズダイブが気になってくる。

サスペンションを固めるとこれらの不満は解消されることになるが、単純に固めていけばいいというものでもない。レース用のサスペンションシステムは、乗り心地や使い勝手を無視してつくられているため、とてもストリートでは乗れないサスペンションになってしまう。走る場所のメインとなるのはあくまでもストリートだ。となるとある程度オールマイティに使えるサスペンションに仕上げなくてはならない。

そこでストリート用のサスペンションをつくらせたらトップクラスといわれるHKS関西のサスペンションシステムを参考に、理想のサスペンションに近付けるにはどういった方向性で作り上げるのか、またそこから好みのバリエーションに味付けしていくにはどうしたらいいかを探ってみる。今回のターゲットはあくまでもストリートだが、サーキット走行でも十分対応できるようセッティングされているので、あとは好みで選択したい。サスペンションは個人個人で違う。本来そういうものなのだ。

まずはショックだが、HKS関西でのお勧めはオーリンズ。これは減衰力が調整できるにも関わらず、優れた能力をもっているからだ。調整機構をもたずに性能を高められるショックとしてはビルシュタインがあるが、オールマイティさを要求するとなるとオーリンズに軍配が上がる。

もちろんビルシュタインでも好みの味付けにできる。HKS関西でつくられるビルシュタインは、初期を柔らかくしながらもスプリングをしっかりと支えられるようセッティングされている。減衰力は好みによって変更できるが、ビルシュタインはどちらかといえば高速走行やサーキットなど限られた場所で使う方向になるという。もしも使うのであれば、設定などは話し合いで詰めていくことになる。

最終的な乗り心地はバネレートで決定され、使うスプリングに合わせてビルシュタインの減衰も選択することになる。だからオールマイティさを取るとなるとオーリンズになるのだ。価格は高くなるが、調整式の強みはこういった幅の広さに出てくる。

HKS関西で勧めるストリート用のスプリングはフロント4・74、リヤ4・07kg／mmのバネレート。これを基準にしてユーザーとの話し合いで仕様が決定される。もしも乗り心地を重視するというのであれば、バリアブルレートのスプリングが用意される。これは初期がフロント2・5〜2・7、リヤ3・2〜3・



parts

足まわりを固めるために欠かせないパーツたち

HANDLING

R32 GTS-tの足はこうつくれ

FRを楽しむ基本はサスペンションストローク 曲がるGTS-tの完成だ!



ドリフトも自由自在に行なえるところが、FRであるGTS-tの人気の理由。ロールスピードを抑えることがセッティングのポイント。

基本的なサスペンションレイアウトはGT-Rと共通だが、駆動方式をFRにすることで、コントロールする楽しみを味わえるのがGTS-tの持ち味だ。しかし間違った方向の味付けにしてしまうと、まったく曲がらない悲惨なクルマになってしまうことがある。曲げるための基本はサスペンションのストロークを確保することだ。きちんとしたサスペンション本来の役割をマルチリンクが行なうと、GT-Rではマネできない最高のおもしろいクルマに仕上がってくれる。

ノーマルではサスペンションストロークはたっぷりと取られている。しかしながら、バネレートが柔らかすぎるのと、乗り心地を考えてショックの減衰力も足りないために、クルマの動きが極端でどうしてもその動きが大きくなってしまう。大きい動きはレスポンスも鈍くさせることになるし、ショックがしっかりと支えてくれないために、左右のロールを抑えることができない。とくにハードな走りをすると、ロールスピードが速くどうしてもいやな挙動が出ることになり、そのお釣りも大きくなってしまう。

これを改善するにはバネレートをアップすることが条件だが、ストリートではあまり固いバネを組み込んでしまうとコツコツといった嫌な固さを体感することになる。そのあたりのおいしいバネレートをもっているのが、HKSのアウトバーンスプリング。これにオーリンズショックを組み合わせることで、車体の動きを抑えながら、適度にロールして曲がるGTS-tに変身してくれるのだ。

ステアリングのクイック感と剛性感を高めるにはピロテンションロッドも非常に有効だ。GT-Rでも定番となっているパーツだが、GTS-tもそれはまったく同じ。トー変化を少なくすることで、コーナリング中もきれいな姿勢を保ってくれるのだ。

また、多少ロールが大きいと感じるのなら、スタビライザーを組み込むこと。このあたりは乗り手の感じ方によって差が出てくるので、一概にお勧めできないが、スラロームなどでも追従性は抜群だし、高速コーナーでのクルマの姿勢も抑えることができる。

ストロークを確保してタイヤを接地させることで、限界時のコントロール性を高めるという方向性が、GTS-tを楽しめるクルマに仕上げるポイントだ。この基本を忘れてしまうとGTS-tがいくら完成度の高い足まわりをもっていてもいい方向にはならない。

周辺パーツの充実はコントロール性をさらに高める





コーナリングの姿勢安定は心理的にも非常に安心感がある。スタビライザーやピロテンションロッドは、ハンドリングの剛性感を高めるのには非常に有効なパーツだが、流れ出しが多少シビアに感じることもあるので好みで装着したい。



ストラットタワーバーで剛性をあげることで、ハンドリングはさらにシャキっとした印象に



周辺パーツの充実が機能性を高め走りに磨きをかける



ショックとスプリング、ピロテンションロッドなどで基本的なサスペンションの動きをつかめるようになると、要求はもっと高くなってくる。とくに4WDの機能をもつGT-Rは限界性能が高いためにコーナリングスピードも高く、高速安定性は重要な項目になる。ストリートを考え柔らかめのサスペンションを組むとなると、とくに気になるのがロールやエンジンのよけいな動きだろう。

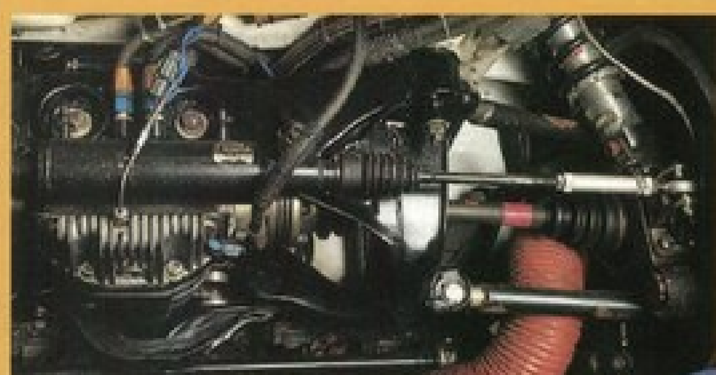
ロールを抑えるにはスタビライザーが効果的だ。ここを固めることでより安定したコーナリングが可能になる。スタビライザーもスプリングと同様で走り方やロール量などの好みによって仕様が変わってくるが、HKS関西ではオリジナルのほかにarcやマインズ製のスタビライザーを、走り方に応じて使い分けている。

また微妙なアクセルワークで気になるのがエンジンの動き。これはエンジンマウントが関係している。とくにハードな走りを繰り返したり、パワーアップしたエンジンとなると、ノーマルマウントでは亀裂が入っていることもある。これをニスモ製の強化型に変えることでエンジンが不用意に動かなくなり、コーナリング中の姿勢安定に効果が出る。意外に見落しやすい部分だが、亀裂がなくても交換することで、よりコーナリングに集中できるはずだ。ここの動きを止めることは、パイプ抜けなどのマイナートラブルの防止にもなる。

最後になってしまったが、GT-Rの一番の弱点はブレーキだ。Vスペックのブレンボは大きな問題はないが、16インチのブレーキシステムはストリートでも不安な要素を多くもっている。HKS関西がテストを重ねているRIZコーポレーションのブレーキパッドはストリート用ながら、サーキット走行にも対応してくれる優れたパッドだ。またストリートと割り切るのなら、HKSのレジン系（スーパーリニア）もお勧めできるという。

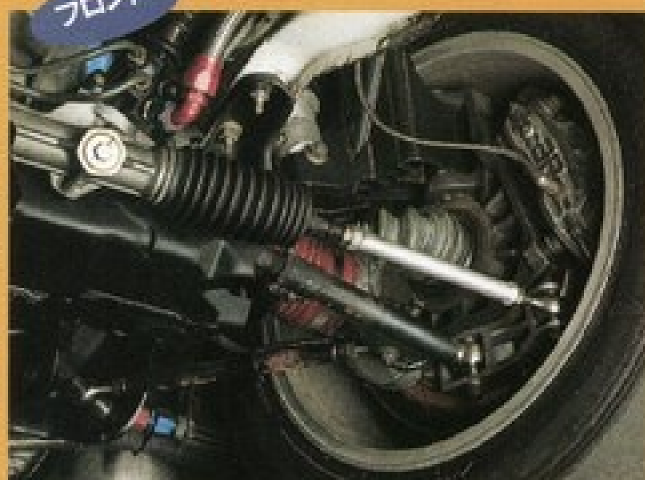
GT-Rはパワーを手軽にアップできるだけにブレーキやサスには必ず手を入れたい。とくにブレーキに関してはノーマルエンジンでもパッド交換は必ず行ないたい。トータルチューニングのスタートはそこからだろう。

Gr.A GT-Rの足はスゴイぞ


リヤ

ロッドエンドはピロ。この状態でもアーム類は水平だから驚く

グループAに使われているサスペンションはノーマルとはまったく別物。ジオメトリーも変えられ、サスペンションストロークは20〜30mm程度。リフトで上げてもロワアームが水平になっていることがわかる。これはストロークを最大限抑え、アライメントを変化させないことで、タイヤの接地性を高めているのだ。そのため最初からキャンバー角がコースによって計算され、いかなる場合でもスリックタイヤの性能を最大限使うようになっている。しかしながらジオメトリーを変えると簡単にいっても、使われているハブまわりや支えているアッパー、ロワリンクは剛性がものすごく高そうなつくりになっている。いったいいくらするんだろうか？


フロント

ハブまわりのつくりは化物! ロッドはクロモリが使われている。

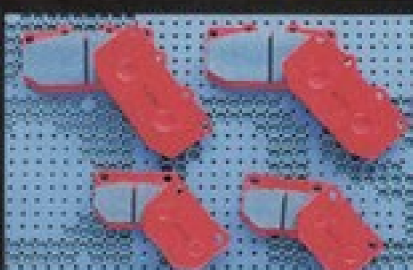
アテーサコントローラー



HKS関西でリリースしているトルクスプリットコントローラーは、よけいな機能を一切廃止してスイッチのオン、オフだけを設け、アクセルを入れたときにだけフロントタイヤに20%以上のトルクを配分する。そのためコーナリングの立ち上がりでは、若干アンダー傾向になることがあるが、そのぶん立ち上がりの速度を稼ぐことができタイムアップにつながる。機能はシンプルだが、サーキットからゼロヨンまで、場所を選ばずに使うことができる優れたパーツなのだ。

●HKS関西　アテーサコントローラー　3万9800円

ブレーキパッド



GT-Rに使われている16インチのブレーキシステムはハードに走るとすぐに音を上げる。ノーマルの穴開きローターも同様で、ブレーキパッドを変えるのなら同時にローターをN1用の穴なしに変えておいたほうがいい。穴開きはハード走行だとクラックが入りやすく危険なのだ。HKS関西ではブレーキパッドはRIZコーポレーションのメタル系が初期タッチもよく、耐フェード製にも優れているという。またメタル系を使うのなら、ブレーキフルードはDOT 4以上をこまめに交換したい。

●RIZコーポレーション メタルパッド 前3万4000円 後3万2000円

スタビライザー



ショックとスプリングが決まったら、最後の切札として使いたいパーツがスタビライザー。ここは最初に変えてしまうとサスセッティングが見えなくなってしまうので、あくまでも最終的な細かいセッティングとして残しておきたい。交換することでロールを抑える役割だけなく、高速コーナーの安定性やS字などの切り返しのときに効果を発揮する。HKS関西オリジナルやarc、マインズ製などのなかから、ドライバーの走り方によって選ぶのが賢い。

●マインズ　スタビライザー　前後各3万9500円

Top Fuel



ZERO1000車高調整サスペンションKIT
ビルシュタインベースのダンパーをストリート用にセッティング。7cmダウン。申請書類あり。
●価格／19万5000円 ●発売元／（有）トップフューエル

Top Fuel



ZERO1000公認サスペンションKIT
3〜4cm車高ダウン。ストリート走行セッティングのショートストロークタイプ。公認対応。
●価格／12万8000円 ●発売元／（有）トップフューエル

TEIN



サスペンションKIT
弱アンダーでトラクションを得る最適セッティングが可能。ノーズダイブ、ロールなどを抑える。
●価格／12万9000円 ●発売元／（株）テイン

ZENITANI



GT-RオリジナルサスKIT
銭谷自動車オリジナルパーツの逸品。スペシャル仕様も製作可能。
●価格／20万円 ●発売元／銭谷自動車

AMR



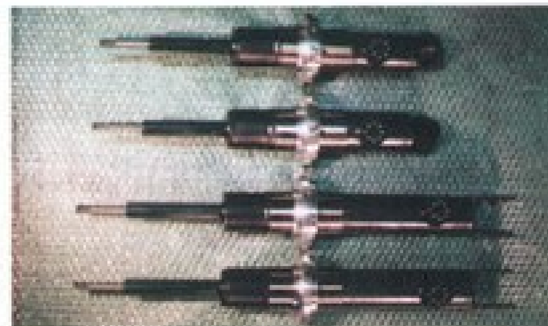
N1-スポーツ　TYPE-Ⅲ,Ⅳ
車高調整サス。TYPE-Ⅲはスポーツ走行対応。TYPE-Ⅳはレーシング走行に対応。
●価格／TYPE-Ⅲ　33万円　TYPE-Ⅳ　35万円　●発売元／エイエムアール

AMR



N1-スポーツ　TYPE-Ⅰ,Ⅱ
ビルシュタインベースのオーダーメイド。TYPE-Ⅰは車検対応。Ⅰ、Ⅱ共に純正形状。
●価格／TYPE-Ⅰ 19万円　TYPE-Ⅱ 21万5000円
●発売元／エイエムアール

mistral



車高調整KIT
ショートストロークタイプ、ショートシェルケース、前後8段階調整可能。
●価格／34万8000円 ●発売元／ミストラル

MINE'S



エスタスペシャル
ショックはオーリンズ製をアレンジ、5段階調整。スプリングはオリジナル。F3〜5kg、R3.2〜5kg。
●価格／26万8000円 ●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

AB-FLUG



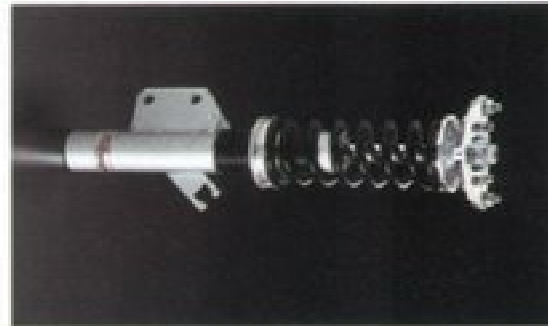
ヨーロピアンテイスト・サスペンションKIT
ショートストロークにより、ローフォルムに仕上げるキット。スプリング遊びなし。公認申請書類あり。
●価格／13万6000円 ●発売元／（株）アブフラッグ

美 ART



サスペンションKIT
N1でおなじみのAMRと共同で開発したすぐれもの。
●価格／スーパーストリート21万5000円、レーシング33万円
●発売元／美アート

JIC



車高調整アブソーバーシステム(STD)
フロントピロアッパー付5段階調整ショック。部品・単品販売も可。F:10kg.R:8kg。バネレート選択可。
●価格／24万円 ●発売元／ジェイ・アイ・シー

JIC



車高調整アブソーバーシステム
スプリングが遊ばないアッパー&ロワシートを特殊溶接。5段階調整。バネレート選択可。車検用書類あり。
●価格／27万円 ●発売元／ジェイ・アイ・シー

NETWORK



オリジナル車高調整KIT
KONIをベースに製作したオリジナル車高調整KIT。ピロアッパー付。
●価格／24万8000円 ●発売元／ネットワーク

STREAM



サスペンションKIT
ノーマルアッパー付、4段階調整、峠用ショートストロークタイプもあり。
●価格／29万8000円 ●発売元／ストリーム

NISHIKI



オリジナルN1仕様ダンパーKIT
ショートシリンダー、ショートストローク、車高調整式、スプリング選択可。O／H可能。
●価格／25万円（GTS-t用も同価格）
●発売元／カーショップ　ニシキ

KI's



オリジナルサスKIT バージョンⅢ
車高ダウンにより減少するストロークを保ちながら、車高無段階調整が可能。
●価格／ピロアッパー付49万8000円
●発売元／スーピング・ラボ　キース

For GTS-t　JAM



競技用車高調整式SPL-KIT
ジャムおススメの本格的競技用サスキット。Fバネレート8〜10kg、Rバネレート5〜7kgの範囲でセッティング可能。
●価格／27万2000円 ●発売元／（株）ジャム

For GTS-t　JAM



スーパーサスペンションシステム
改造車検対応の超低圧ガス式5段階調整ショック。車高30mmダウン。申請書類付き。全国陸運局には品番提出済。
●価格／17万8000円 ●発売元／（株）ジャム

For GTS-t　GREX



サスペンションKIT
トラストの技術と経験が光るサスペンションキット。フロント4段、リヤ8段調整式。
●価格／15万8000円 ●発売元／（株）トラスト

esprit



無段階車高調整式ピロアッパーサスペンション
数々のテストで高い評価を得たエスプリ・オリジナルのサスペンションキット。
●価格／28万円 ●発売元／エスプリ

SUSPENSION KIT

【サスペンションキット】

パワーとのバランスのとれた足を得る それがサス・チューンの定石だ

多くのパーツでひとつの目的を達成しているのがサスペンションだ。足まわりを一気にポテンシャルアップしたいのなら、キットでの交換がベストだ。さまざまな条件を想定し、各パーツのコンビネーションを考え設定されたキットはそれなりに大きな魅力を持っており、失敗は少ないはずだ。さらにキット交換後に各パーツのファインチューニングを行なっていくのをおすすめする。

キットの特性については、各ショップや経験者に直接こまかく訪ね、自分のイメージに近いモノを選ぼう。

VeilSide



車検対応5段階調整サスKIT
最高速、サーキット、ドラッグの3種類の異なった減衰力設定が可能。スプリングは要申請（強度認定書あり）。
●価格／19万8000円 ●発売元／（株）ヴェイルサイド

VeilSide



車高調整サスペンションKIT
バネレートは自由に選択できる。
●価格／25万円（ピロアッパー付31万6000円）
●発売元／（株）ヴェイルサイド

圭OFFICE



サスペンションマジックTYPE I
ノーマル形状キット。5段調整式ショック、荒巻スプリング。16インチタイヤのライトチューニングにピッタリだ。17インチタイヤ&380ps対応のタイプIIもあり。●価格／24万8000円（I、IIとも）●発売元／（有）圭オフィス

IMPUL



スタビライザー・ショックアブソーバー&スプリング
星野一義監修のスポーツサス。●価格／（FR別1本）ショック1万7000円 スプリング1万円スタビ（F）3万4000円、（R）3万6000円（写真はGTS用） ●発売元／（株）ホシノインパル

ZEAL



FUNCTIONサスKIT
O／H可能な分解組立式。ショートストローク化によりスプリングの遊びをなくした。車検対応。
●価格／14万1900円●発売元／（株）エンドレスアドバンスジール事業部

GREX



サスペンションKIT
「走る曲がる止まる」の基本性能を一手に引き受けるサスペンションキット。フロント4段、リヤ8段の調整式。
●価格／15万8000円 ●発売元／（株）トラスト

HKS



サスペンションKIT
エンジンチューニングに併せて足まわりも固めたい。トータルバランスを考えて製作されたサスキット。
●価格／19万円 ●発売元／（株）HKS販売

HKS



アウトバーンサスペンションKIT
バンプラバーを採用し、車高ダウンによるストローク不足から生じる課題を解消した。
●価格／19万6000円 ●発売元／（株）HKS販売

JAM



競技用車高調整式SPL-KIT
本格的競技用サスキット。Fバネレート9～12kg、Rバネレート6～8kgの範囲でセッティング可能。
●価格／27万2000円 ●発売元／（株）ジャム

CHARGE



サスKIT　GT-ROMAN SPL
オーリンズをベースにGT-ROMANクラブ員が各地のサーキットを走行し改良を重ねた。進化し続ける逸品。
●価格／35万円 ●発売元／チャージ

Ricoh Racing



サスペンションKIT
サーキットゆずりのオールアルミ製超軽量サス。スプリング・レートのオーダーメイド可。
●価格／40万円（スチール27万円）
●発売元／リコーレーシング

GET



車高調整KIT
F:8段、R:8段調整式、直巻スプリング。バネレートは好みの設定が可能。
●価格／32万5000円
●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

Farina Racers



F. R. NETTUNOサスペンションKIT
車高調整式ショック、スプリングはバネレートを自由に選べる。減衰力、ストローク変更、オーバーホール可能。
●価格／26万円 ●発売元／（有）ファリーナ

Röcket Dancer



RDサスペンションKIT
スペシャル加工オーリンズ製9段調整ショック、直巻スプリングは3kg～16kgまであり。オリジナルセッティング可能。
●価格／41万円 ●発売元／藤村オート

With racing cars



ダブルコイルサスペンションフルKIT
ビルシュタイン製スペシャルオーダー品。ダブルスプリング採用。車高調整式ピロ・アッパーマウント付。
●価格／35万8000円 ●発売元／（株）ウィズ

JAM



スーパーサスペンションシステム
超低圧ガス式5段階調整ショック。車高30mmダウン。改造車検対応、申請書類付。全国陸運支局には品番提出済。
●価格／17万8000円 ●発売元／（株）ジャム

GT-Rはマシンのパフォーマンスが高い。足腰もしっかりしている。されど一歩上をいくマシンに仕立てるには足まわりのチューニングを忘れてはならない。潜在能力の高いGT-Rはセッティング次第ではどんなマシンにも化ける事ができる。レーシングカー並の足まわりだって十分可能なのだ。パワーを十分に受け止め、ストリートでも扱いやすい高レベルな足まわりを作ろう。

SHOCK ABSORBER & SPRING

［ショック、スプリング］

しなやかに強靭にGT-Rの筋肉を鍛える

SHOCK ABSORBER



KONI GPショック
好みのセッティングに素早く調整でき、サーキット走行にも耐えるコニGPショック。
●価格／2万3000円　●発売元／（株）エフイーティー



MONROE フォーミュラTTG
理想的なロール特性で、自在のドリフトコントロールを。
●価格／1万3000円　●発売元／テネコオートモーティブジャパン（株）



ÖHLINS ガスショックアブソーバー
20段階減衰調整でサーキットからストリートまで。車検対応品。●価格／18万円（セット）
●発売元／（株）ラボ・カロッツェリア



BILSTEIN ショックアブソーバー
名門ビルシュタインのショックアブソーバー。絶対の安心感を約束してくれる。
●価格／2万2000円～　●発売元／（株）阿部商会



TOKICO イルミナグランシャリオシリーズ
優れた伸縮性と安定した走行感が味わえるイルミナグランシャリオシリーズ・ストリート。調整式だ。
●価格／2万円　●発売元／トキコ（株）



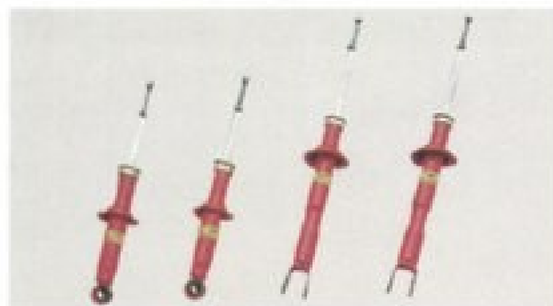
KYBスーパースペシャルFORストリート
減衰力を4段階に調整でき、ストリートでのあらゆる場面で楽しめる。●価格／1万6800円　●発売元／カヤバエンジニアリング＆サービス（株）



KYB クライムギア
初期応答性の大幅向上と安定したロール速度・姿勢を実現。●価格／1万200円　●発売元／カヤバエンジニアリング＆サービス（株）



KYB NEW SRスペシャル
都会からワインディングまでバランスのよいスタビリティーを発揮する。●価格／9400円　●発売元／カヤバエンジニアリング＆サービス（株）



HASEMI SPORTSショックアブソーバー
ワインディングでは強靭なフットワークを、ハイウェイでは抜群の安定性を。　●価格／5万8000円（セット）
●発売元／ハセミ・モータースポーツ



圭OFFICE サスペンションマジックタイプⅢ
高いコーナリングスピードと、気持ちのよい乗り心地のショックアブソーバー。車検対応。5段調整式。　●価格／14万8000円（セット）　●発売元／（有）圭オフィス



NISMO ショックアブソーバーKIT
固定式。減衰力（0.3m/s時）は、F245/54、R183/53kg・f。FRとも4段調整式（7万8000円）もあり。●価格／5万7000円（4本）●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



él -SPORTダンパー
ビルシュタインをベースに幅広いセッティングを可能にしたエル・シュボルトのダンパー。●価格／15万円（スタンダード）、27万円（アジャスタブル）●発売元／（株）ラック



I.F.S サスペンションKIT
車高調整式はミニサーキット向けの設定だ。
●価格／24万円（ノーマル形状）、27万8000円（車高調整可）●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン



TEIN タイプR ダンパー
バウンド、リバウンドのストローク比を任意に設定できるレーシングダンパー。●価格／F. 8万5000円　R. 9万5000円　●発売元／（株）テイン



TEIN タイプS ダンパー
ショートストローク・ショートケース化でスプリングの遊びもなく、バンプストローク不足も解消。
●価格／2万5600円　●発売元／（株）テイン



J' SPORT　J' SHOCK
25mm車高ダウンのショートストローク・サスペンション。固定式。　●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



Buddy Club アルミダンパー Cタイプ
ガス・オイル漏れの原因となる溶接加工なしのハイクオリティ・ショック。●価格／22万8000円（4本セット）
●発売元／（株）ファースト



Buddy Club アルミダンパー Rタイプ
アルミ素材多用で超軽量化を実現。カラーリングもイキだ。
●価格／24万8000円（4本セット）　●発売元／（株）ファースト



AUTO SELECT オリジナルハードサスペンションセット
スペシャルオーダーも可。バネレート選択可。●価格／19万8000円（ストリート）、28万8000円（サーキット）、34万8000円（N1レース）　●発売元／オートセレクト



GETノーマル形状ショックアブソーバー
レースで培った技術をフィードバックした逸品。
●価格／14万8000円（セット）　●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

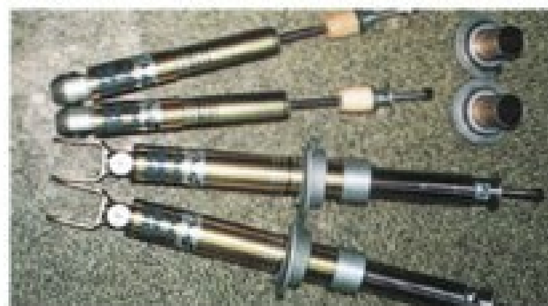
SHOCK ABSORBER



NS COMPANY ビルシュタインベースレース用ショック
苛酷なサーキット走行に対応した強靭な足まわりを。
●価格／18万円～（セット）●発売元／NSカンパニー



NS COMPANY ビルシュタインベースオリジナルショック
ノーマルより30mm短いストローク、減衰力は200％アップ。●価格／12万円（セット）●発売元／NSカンパニー



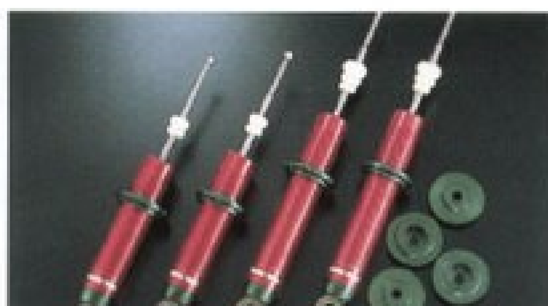
NISHIKI オーリンズベースオリジナルショックアブソーバー
さまざまな仕様に設定が可能。Cリング車高調整式。
●価格／19万5000円（4本セット） ●発売元／カーショップニシキ



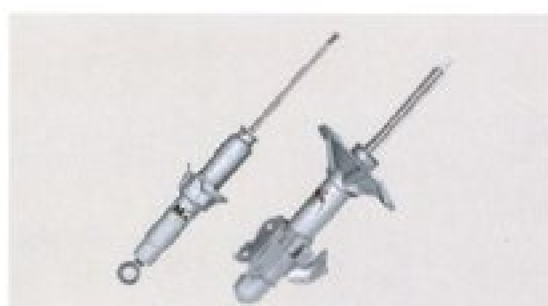
NISHIKI ビルシュタインベースオリジナルショックアブソーバー
ショートストローク、ショートシリンダー、Cリングで車高調整可能。●価格／15万8000円（4本セット） ●発売元／カーショップニシキ



(For GTS-t) Buddy Clubアルミダンパー Cタイプ
アルミ素材にシングルチューブで抜群の放熱性。
●価格／22万8000円（セット） ●発売元／（株）ファースト



(For GTS-t) Buddy Club アルミダンパー R タイプ
大径ピストン使用の大容量タイプ。アルミ素材で軽量化を実現。 ●価格／24万8000円（セット） ●発売元／（株）ファースト



(For GTS-t) M's ショックアブソーバー
強化スプリングにもマッチするショートストローク設計。
●価格／未定 ●発売元／（株）オートルック



(For GTS-t) BLITZ V-isショックアブソーバー
ガス封入式複動複筒タイプ。コンペティティブな走りと乗り心地を両立。GT-R用も同価格であり。
●価格／1万8000円 ●発売元／（株）ブリッツ

SPRING



CUSCO ローフォルムスプリング
低いフォルムをよりダイナミックに25～35mmダウン。
●価格／F9000円、R1万2000円
●発売元／クスコジャパン



CUSCO スプリング
通常はゴツゴツ感はなく、ハードなドライビングではシャープに。F4kg、R3～6kg。
●価格／F9000円、R1万2000円
●発売元／クスコジャパン



VeilSide 強化コイルスプリングセット
ノーマルよりもフロント40mm、リヤ30mmの車高ダウン。F4kg、R3kg。
●価格／4万8000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド



SUSTEC SYSTEM H150&スタビライザー
抜群の耐ヘタリ性。20～30mm車高が落ちるスプリングだ。 ●価格／3万7400円（セット）、スタビライザーF.3万4000円、R.3万8000円 ●発売元／（株）タナベ



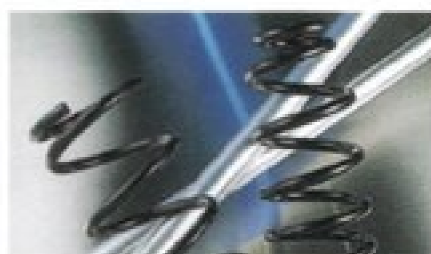
Eibach プロキットスプリング
F1-GPでも採用されているドイツのアイバッハ。レースで育った高性能スプリング。
●価格／6万円
●発売元／（株）ヒノデ



I.F.S スポーツスプリング
ストリート用とスポーツ用が用意されている。●価格／3万8000円（ストリート）、4万2000円（スポーツ） ●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン



KAKIMOTO RACING ソリッドスプリング
スポーティレスポンスを求めたソリッドスプリング。ノーマル形状のスプリングだ。
●価格／5万8000円（セット）
●発売元／カキモトレーシング（株）



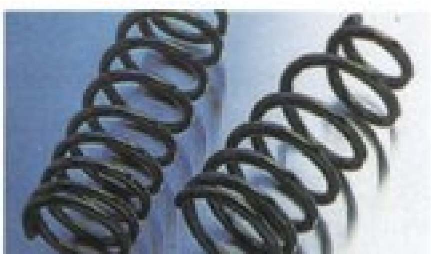
J' SPORTS J' SPRING
30mm車高ダウンの遊ばないサスペンション。バネレートは標準の20～30％アップ。車検対応書類発行可能。 ●価格／未定 ●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



RS☆R ハードダウンサス
ロールを極力抑えハードな走りが可能。サーキット走行向き。
●価格／4万円（セット）
●発売元／（株）ティエムシー



HASEMI SPORTS コイルスプリング
あらゆる走行条件下で安定したロードホールディングを実現。●価格／4万8000円（セット）●発売元／ハセミ・モータースポーツ



Secret Sport クライム1
純正より約30mm車高が下がる。突き上げ感の少ないショートストロークコイル。
●価格／5万8000円
●発売元／SKエンジニアリング



NISHIKI オリジナルスプリング
スプリングが遊ばず30mm車高が下がる。強度検討書も発行。F4kg、R2.7kg。
●価格／4万2000円
●発売元／カーショップニシキ



RS-YAMAMOTO 強化スプリング
ハードなサーキット走行やアグレッシブなドライビングにはこの強化スプリングだ。
●価格／5万8000円
●発売元／（有）アリゲーター



BURDEN デュアルレートスプリング
デュアルレートで乗り心地と高い運動性能を両立。
●価格／F2万円、R1万7000円
●発売元／（株）ウェッズ



BESTEX コイルスプリング
材質、製法にこだわり、その品質には定評のあるストリート用スプリング。
●価格／4万4000円（セット）
●発売元／（株）ジーベック



(For GTS-t) SUSTEC SYSTEM H150
車高を20～30mm落とすローフォルム。遊ばずガタつかないスプリング。●価格／3万7400円（セット）●発売元／（株）タナベ

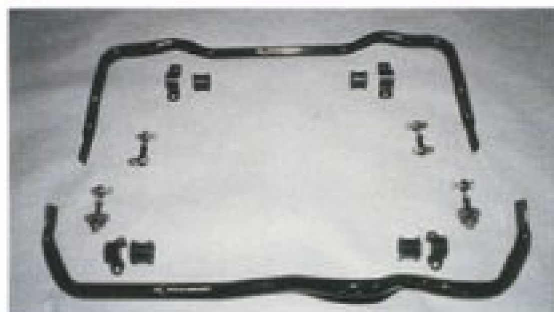


STREAM ローダウンスプリングセット
40～50mm車高ダウン。ストリート、ゼロヨンに最適なスポーツタイプも同価格である。
●価格／4万2000円 ●発売元／ストリーム



Secret Sport ET999
車高は25mmダウン。車速にあわせて微妙にレートアップしていくプログレッシブ形状を採用。 ●価格／8万8000円 ●発売元／SKエンジニアリング

STABILIZER



**arcフルリジット調整式
中空スタビライザー**

スタビ剛性を調整できる。レスポンスのよいピロリンクを採用。 ●価格／F.5万6000円 R.5万9000円
●発売元／オートリファイン（株）



CMR パイプスタビライザー

フロントヘビーのGT-Rをナチュラルなニュートラルステアに変える。
●価格／F.3万8000円 R.4万3000円
●発売元／（株）タカマコンペティションプロダクト

STRUT TOWER BAR



**(For GTS-t)IMPULオリジナル
ストラットタワーバー**

アルミ合金製軽量ストラットタワーバー。エンジンルームのアピアランスを高める。
●価格／3万2000円 ●発売元／（株）ホシノインパル



STREAMストラットタワーバー

エンジンルームの必須アイテム。写真はスチール製。
●価格／1万5800円 （アルミ製1万9800円）
●発売元／ストリーム

STABILIZER



**(For GTS-t) HASEMI MOTOR
SPORTS スタビライザー**

ロールを抑え、優れたハンドリング性能を生む。ハード走行時のスタビリティを確保。 ●価格／F.2万9000円
●発売元／ハセミ・モータースポーツ



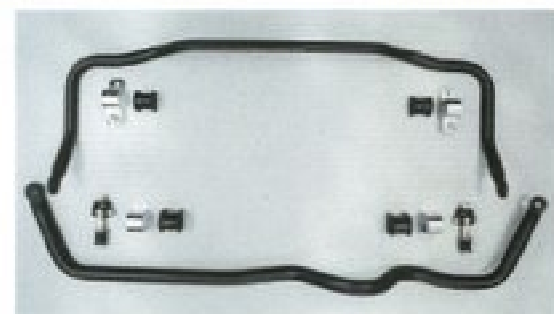
**TOP-RUNエボリューション
スタビライザー**

タイヤ接地性が向上する。TOP-RUNサスキットに対応。
●価格／7万8000円
●発売元／トップラン羽生



SUSTEC SYSTEMスタビライザー

適度なロールを残し、ハンドリング特性をより向上させる。GTS-t用（F.3万4000円 R.3万円）もあり。
●価格／F.3万4000円 R.3万8000円
●発売元／（株）タナベ



**arc非調整純正リンク式
スタビライザー**

高い強度を持つ純正リンクを持つ車種のみに限定発売しているスタビライザー。●価格／F.R.セット9万円 ●発売元／オートリファイン（株）

UPPER LINK



KAKIMOTO RACING アッパーリンク

GT-Rの欠点である初期アンダーを解消する。-2.5度のネガキャンに設定。GTS-t用もあり。
●価格／5万6000円
●発売元／カキモトレーシング（株）



GETネガティブアッパーアーム

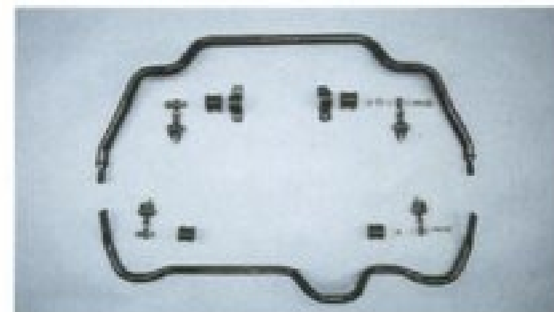
ステアリングワークに素早く反応する追従性と剛性を確保。GTS-t用もあり。
●価格／8万9000円
●発売元／モータースポーツエキップメント・コルス

STABILIZER



**(For GTS-t) arc非調整純正
リンク式スタビライザー**

高い強度を持つ純正リンクを持つ車種のみに限定発売しているスタビライザー。●価格／F.R.セット8万7000円
●発売元／オートリファイン（株）



**(For GTS-t) arcフルリジット
調整式中空スタビライザー**

スタビ剛性を調整できる。レスポンスのよいピロリンクを採用。●価格／F.5万9000円 R.5万4000円
●発売元／オートリファイン（株）

UPPER LINK



**PLUS ONE AOKI
アジャスタブルF.アッパーアーム**

キャンバー角を調節できるタイプ。ほかにGTS-t用もそろえている。●価格／2本セット5万9000円 ●発売元／（有）プラスワンアオキ



JIC ネガティブアッパーリンク

タイヤグリップを100%引き出すネガティブキャンバーにする。キャスター角は変化なし。GTS-t用もあり。
●価格／3万3000円
●発売元／ジェイ・アイ・シー



**AUTEC TSUKADA
ネガティブアッパーリンク**

純正強化タイプ。−2゜−3゜−4゜をそろえている。サーキットランの必需品。
●価格／3万8000円 ●発売元／オーテックツカダ



CUSCOネガティブアッパーアーム

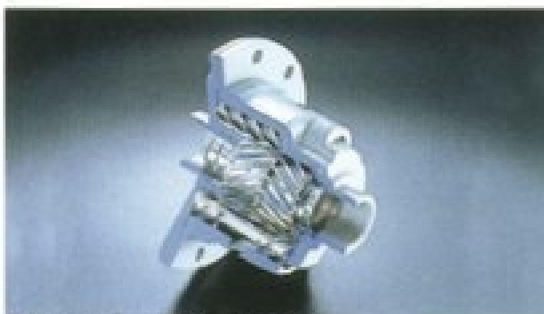
キャンバー角2°30'〜3°00'に設定。コーナリング中の接地性を向上させる。
●価格／4万8000円
●発売元／クスコジャパン

LIMITED SLIP DIFF



**With racing cars
リヤデフ強化プレート**

リヤデフのイニシャルトルクを好みの設定に調整する。
●価格／3万6000円
●発売元／（株）ウィズ



XEBEC ヘリカルLSD

ダイレクトな操作感とレスポンスのよい反応、扱いやすさなどヘリカルギアの特性を生かしたトルク感応型のLSD。GTS-t用もあり。
●価格／10万円 ●発売元／（株）ジーベック



CUSCO MZワンウエイLSD

アクセルオンだけで効くワンウェイタイプ。素早い立ち上りに。とくにフロントLSDは4WDが生きる。GTS-tリヤ用（9万3000円）もあり。
●価格／F.10万円 R.10万8000円

UPPER LINK



CHARGE ショートアッパーリンク

希望のキャンバー角にできる、強化アッパーリンク。
●価格／3万5000円
●発売元／チャージ

スタビリティはクルマのポテンシャル、パフォーマンスの上昇に比例して高性能が要求される。GT-Rはノーマルでもスタビリティは高いクルマだが、いざ、チューニングしポテンシャルをあげればすぐに弱点となってしまう。スタビリティの強化はなにもレーシングスピードでの挙動安定だけではなく、クルマ本来の姿をも変えてくれる。またブレーキング、加速、コーナリング、という3大要素に大きく関わってくる重要なチューニング・ポイントだ。

STABILITY PARTS

[剛性パーツ]

より安定したコーナリングをするために車体の剛性を強化する

STRUT TOWER BAR



NISMOリアストラットタワーバー
走りのポテンシャルを引き出す調節タイプ。スチール＋アルミ製。GTS-t用もあり。
●価格／2万7000円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



NISMOフロントストラットタワーバー
ボディ剛性をアップする必須パーツ。マスターシリンダーストッパー付。軽合金製。GTS-t用（2万7000円）もあり。
●価格／3万円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



IMPULオリジナルストラットタワーバー
アルミ合金製軽量ストラットタワーバー。エンジンルームのアピアランスを高める。
●価格／3万3000円（1本）
●発売元／（株）ホシノインパル

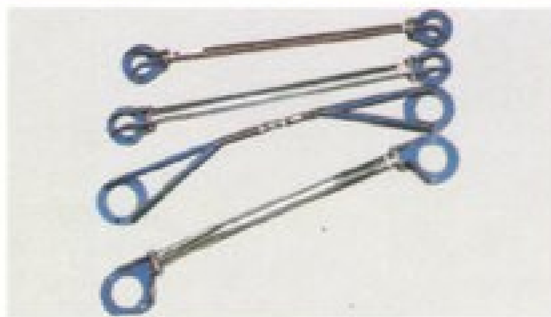


K CALLオリジナルストラットタワーバー
Kansaiオリジナル・ストラットタワーバー・シリーズのGT-R用。剛性アップが、よりレベルの高いコーナリングを生む。●価格／F.R.各1万8000円
●発売元／（株）HKS関西サービス

STRUT TOWER BAR



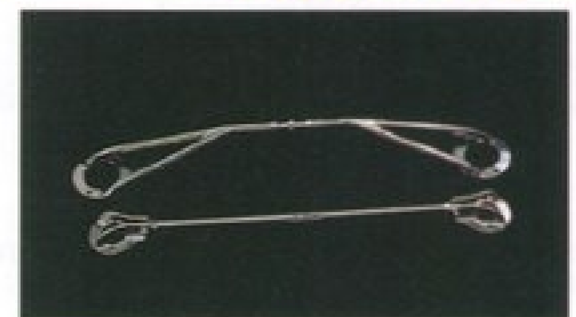
ABBEY ROADチタンストラットバー
オールチタニウム製。ピロボールをダブルにして軽量化と剛性をアップしている。GTS-t用もあり。
●価格／3万4800円
●発売元／アビィロード



CUSCOストラットタワーバー
軽量強固な楕円特殊パイプ仕様もラインアップ。GTS-t用もあり。●価格／F.R.各　スチール＆アルミ1万2000円　オーバル1万5000円　オールアルミ1万8500円　ヘビーデューティーロッド2万4000円●発売元／クスコジャパン

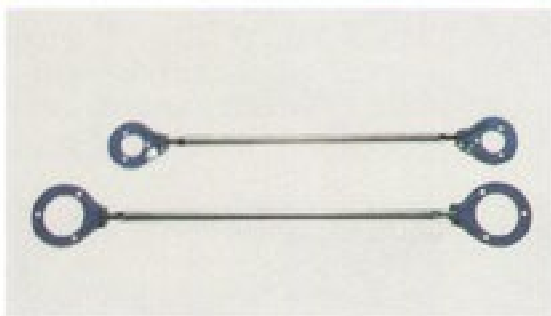


Ricoh Racing RRストラットタワーバー
取り付け簡単で効果的なパーツ。マスターシリンダーストッパー付。
●価格／2万6000円
●発売元／リコーレーシング



MINE'S　ストラットタワーバー
軽量アルミながらスチールと同等の強度を確保している。
●価格／F.R.各　1万8000円
●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

STRUT TOWER BAR



DRAGON　ストラットタワーバー
ボディ剛性アップでコーナーリング性能もアップ。
●価格／F.R.各　1万3000円
●発売元／（株）ドラゴンモーターエンジニアリング



SHEEP DOGストラットタワーバー
アルミ素材による軽量化とオーバル形状採用で強度を確保した。GTS-t用もあり。
●価格／1万8000円
●発売元／（株）プロフ



With racing cars R.ストラットタワーゲージ
アクセルワークでGT-Rを曲げたいドライバーに薦めたい。
●価格／R.4万5000円
●発売元／（株）ウィズ



With racing cars F.ストラットタワーゲージ
バルクヘッドの強化とボディ補強という多重機能をもたせた。
●価格／F.4万8000円　●発売元／（株）ウィズ

STRUT TOWER BAR



mistral　オールアルミ F.ストラットタワーバー
オーバルシャフトで強度を確保。（写真は他車種用）
●価格／2万4000円　（ステンレスは1万6800円）
●発売元／ミストラル



EAST BEARストラットタワーバー
ボディ剛性アップの必需品。アルミ製ストラットバー。
●価格／1万8000円
●発売元／（株）イーストベアー



ZERO1000ストラットタワーバー
シャープなドライビングレスポンスを実現。マスターシリンダーストッパー付。GTS-t用もあり。
●価格／2万9800円
●発売元／（有）トップフューエル



Röcket Dancer ストラットタワーバー
アルミ中空パイプを手曲げで製作。（写真は他車種用）
●価格／F.3万3000円　R.2万2000円
●発売元／藤村オート



AB-FLUG ピロボールアッパーマウント
アルミ削り出し硬質アルマイト処理。車種別に専用設計した。ノーマルスプリング対応。GTS-t用もあり。
●価格／F.R.各3万8000円
●発売元／（株）アブフラッグ



ZERO1000
ピロアッパーマウント
F、Rとも固定式。ブッシュのよじれを解消する。GTS-t用（同価格）であり。●価格／固定式　F.R.各3万円
●発売元／（有）トップフューエル



DRAGON
調整式ピロアッパーマウント&KIT
●価格／調整式マウント3万2000円・車高調整式KIT（STDスプリング用1万6000円・直巻用2万6000円）●発売元／ドラゴンモーターエンジニアリング



CUSCO ピロボールアッパーマウント
アッパーマウントのよじれをなくし、サス本来の性能を引き出す。GTS-t用もあり。
●価格／F.R.各3万円
●発売元／クスコジャパン

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



KI's ダウンアッパーマウント
キース・オリジナルパーツ。車高ダウンによるストローク不足を補う。ジュラルミン製。
●価格／F.2万4000円　R.2万1000円
●発売元／スーピング・ラボ・キース



AUTO SERVICE MORI
アッパーマウント
ノーマルスプリング／直巻スプリング対応オリジナルアッパーマウント。
●価格／4万9000円　●発売元／（有）オートサービスモリ



Röcket Dancer アッパーマウント
ショックを上方へマウントできるため、ストローク量が25～30ミリ稼げる。
●価格／F.2万4000円R.2万2000円　セット4万5000円
●発売元／藤村オート



TEIN ピロアッパーマウント
本体に超々ジュラルミンを採用。さらにNMB社製ピロボールを使用している。GTS-t用もあり。
●価格／F.3万3000円　R.3万2000円
●発売元／（株）テイン

THE OTHERS



MINE'S エスタスポーツリンク
オリジナル強化ブッシュでダイレクトなハンドリングに。
●価格／キット価格18万4000円（各部別売り可）
●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



J'SPORTS ピロアッパーマウント
アッパーマウントの遊びをなくし、スタビリティを向上させる。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



CHARGE
ショートストロークアッパーシート
車高はそのままにショック取り付け位置を上げ、トラクションをかせぎスプリングの遊びを防止。
●価格／5万円　●発売元／チャージ



ARNAGE
ストロークアップアッパーマウント
車高ダウン時のストローク確保のためアッパーポイントを35mmアップ。●価格／F.R.各2万7000円　●発売元／テクニカルデザインオフィス・アルナージュ

THE OTHERS



STREAM
強化ショックアブソーバーラバーマウント
ピロアッパーマウントを付けようとしている人に最適のパーツ。
●価格／F.R.各7000円　●発売元／ストリーム



NS COMPANY
ハイトアジャスターKIT
ビルシュタインショックにワンタッチで装着できる。溶接不要。車高調整キット。
●価格／1セット3万2000円　●発売元／NSカンパニー



GRID ハイキャスコントローラー
180km／h以上でのスポーツ走行にはマッチしないハイキャスのオン・オフをコントロールするパーツ。
●価格／1万9800円
●発売元／（株）グリッド



TOMEI ハイキャスロック
クルマ本来のスポーツフィールを取り戻すため、ハイキャスをロックするパーツ。GTS-t用もあり。
●価格／1万2000円
●発売元／東名自動車（株）

THE OTHERS



I.F.S. スーパーステアリングアダプター
強化アダプターに変更するだけでステアリングの応答性が大幅にアップする。
●価格／1万4800円
●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン



NETWORK
スーパーステアリングアダプター
ノーマルには遊びがかなりある。ステアリングレスポンスを取り戻すアダプター。●価格／1万5000円
●発売元／ネットワーク



ZERO1000
スーパーステアリングアダプター
サーキット走行で実戦開発した、アダプター。レスポンスをアップさせる。
●価格／1万5000円　●発売元／（有）トップフューエル



TOMEI スポーツステアリングブッシュ
ステアリングの遊びをなくし、ダイレクトな操作感にする強化ブッシュ。GTS-t用もあり。
●価格／7000円
●発売元／東名自動車（株）



ZERO1000
ピロテンションロッド（NEW）
アルミ合金で軽量化、スーパーレッドアルマイト処理で対腐食性とファッション性をアップした。
●価格／1台分5万円 ●発売元／（有）トップフューエル



ZERO1000
ピロテンションロッド
ステアリングレスポンス、ブレーキング時のジャダー解消、高速直進安定性を向上できる。GTS-t用もあり。
●価格／1本2万9800円 ●発売元／（有）トップフューエル



Veilside ピロテンションロッド
テンションロッドにピロボールを採用。トーアウト、タイヤの片ベリを防止。
●価格／1台分6万4000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド

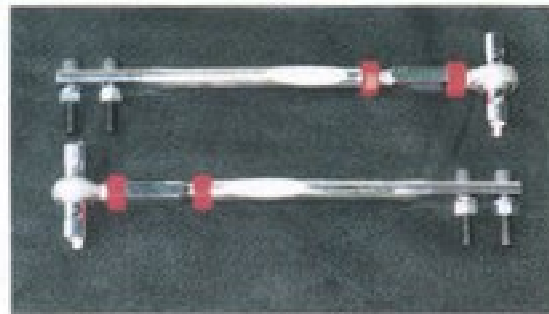


KCALL ピロテンションロッド
テンションロッドブッシュをピロボールに変更。シャープなステアリング特性に。GTS-t用もあり。
●価格／1本3万2000円 （2本必要）
●発売元／（株）HKS関西サービス

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



CUSCO ピロボールテンションロッド
世界的に有名なNMB製ピロボールを使用。精度、耐久性を向上させ、微調整も可能。
●価格／1セット3万6000円
●発売元／クスコジャパン



TOP-RUNピロボールテンションロッド
ターンバックルを採用し調整幅を広くし車高変化にも対応。タイヤの接地性、直進安定性をアップさせる。
●価格／1セット4万8000円
●発売元／トップラン羽生



I.F.S ピロテンションロッド
競技用に強化したピロテンションロッド。
●価格／4万8000円
●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン



arc ピロテンションロッド
キャスター角度調整可能なピロテンションロッド。ターンバックルシステムを採用。
●価格／1台分5万8800円
●発売元／オートリファイン（株）

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



NISHIKI ピロテンションロッド
カーショップニシキのオリジナル・ピロテンションロッド。走安性を向上させる。GTS-t用（5万6800円）もあり。
●価格／5万8000円
●発売元／カーショップニシキ



With racing cars ピロテンションロッド
直進安定性とブレーキング時の安定に効果大。ターンバックル機能付。
●価格／6万4000円
●発売元／（株）ウィズ



Bee☆R BRピロテンションロッド
ロッド部にターンバックルを採用。キャスター調整可能。ピロボールでキビキビした走りに。GTS-t用もあり。
●価格／6万8000円
●発売元／Bee Racing



JAM ピロテンションロッド
S45C機械構造用炭素鋼使用。ターンバックル調整式で最適なアライメントを出せる。GTS-t用（5万5000円）もあり。
●価格／5万7000円
●発売元／（株）ジャム

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



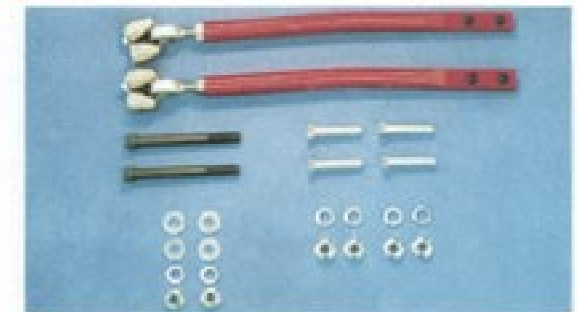
PLUS ONE AOKI
フロントテンションロッド
純正形状、ボルトオンで装着可能。
●価格／左右セット 5万9000円
●発売元／（有）プラスワンアオキ



PRO SPERICE F1ロッド
直進性、ステアリングレスポンスを向上。ブレーキング時のバタツキも抑える。
●価格／3万5000円
●発売元／プロスパイス



TEIN ピロテンションロッド
炭素鋼削り出し、NMB社製3ピースピロー採用。ブレーキ導風板ブラケット付。
●価格／3万4000円
●発売元／（株）テイン

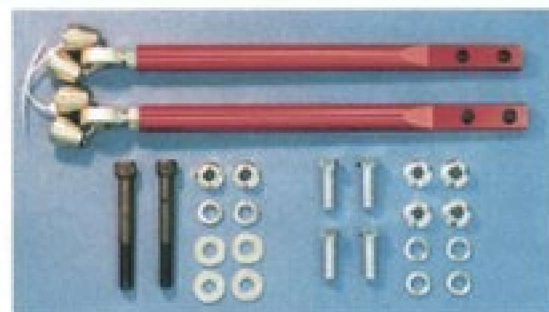


AUTO SERVICE MORI
ピロテンションロッド
GT-R用ピロテンションロッド。走りを変える必須パーツ。
●価格／3万2000円
●発売元／（有）オートサービスモリ

PILLOW TENTION & UPPER MOUNT



TOMEI ピロボールアッパーマウント
アッパーマウントをピロボールでジョイントすることにより俊敏なフットワークが可能に。固定式用。GTS-tにも使用可。
●価格／F.R.各3万8000円 ●発売元／東名自動車（株）



(For GTS-t)AUTOSERVICE MORI
ピロテンションロッド
塗装も美しいピロテンションロッド。走りを変える必須パーツ。
●価格／3万2000円 ●発売元／（有）オートサービスモリ



(For GTS-t)arcピロテンションロッド
キャスター角度調整可能なピロテンションロッド。ターンバックルシステムを採用。
●価格／1台分 5万6800円
●発売元／オートリファイン（株）



NETWORK ピロテンションロッド
ネットワークのオリジナルパーツ。調整可。
●価格／3万8000円
●発売元／ネットワーク



IMPUL ノンアスベストタイプ
気温・天候など刻々と変わるストリートにおける制動能力をアップするノンアスベストタイプ・ブレーキパッド。
●価格／F.2万2000円　R.2万円
●発売元／（株）ホシノインパル



IMPUL PCFブレーキパッド
新素材PCFを採用し低温時から安定した制動力を発揮する。フェードポイントも高い高性能ブレーキパッド。
●価格／F.3万円　R.2万9000円
●発売元／（株）ホシノインパル



IMAGEスーパーストリート
アスベストフリーのカーボンパッド。低温域でも安定した制動力を発揮する。市街地走行プラスアルファ、純正からのステップアップの第一段階に。実効温度域100～500℃　0.43μ
●価格／F.1万9000円 R.1万7000円
●発売元／（株）イマージュ



IMAGEスーパーC2
セミメタルカーボン。N1レースで勝つことを目標に開発された、サーキット走行＆レース専用パッド。対フェード性、耐久性に優れ、ローター温度1000℃以上でも変わらないタッチを誇る。GTS-t用もあり。
●価格／F.2万7000円　R.2万3000円
●発売元／（株）イマージュ



A'PEXiスーパースプリント・カーボンコンポジット
カーボン繊維の配合により、使用するうちにローターに皮膜が形成され、安定した制動力とコントロール性を発揮する。ローター温度800℃以上の耐フェード性を誇る。GTS-t用も同価格。●価格／F.2万8000円　R.2万6000円●発売元／（株）アペックス



Ricoh Racing GT-R専用ブレーキパッド
カーボンとメタル素材とのミックスによって生まれたシャープなタッチと制動力を誇るGT-R専用パッド。急減速の高負荷にも耐え、対フェード性と安定性に優れる。
●価格／F.2万4000円　R.2万2000円
●発売元／リコーレーシング



GREX スポーツパッド・プロ
ストリートからスポーツ走行まで幅広い状況下で高い制動力を発揮する。コントロール性を重視して開発されている。ローター適正温度／150～700℃フェードポイント／800℃ RのみGTS-t用もあり。
●価格／F.R.共　2万5000円
●発売元／（株）トラスト



GREX プロカーボン
高い限界性能をもつカーボンが、耐フェード性、耐久性、コントロール性を高次元でバランスさせた。
●価格／F.R.共　2万7000円
●発売元／（株）トラスト



圭オフィスGT-R用ブレーキパッド
土屋圭市が開発した圭オフィスオリジナルブレーキパッド。走りのサスペンションチューンにベストマッチする。
●価格／F.3万2000円　R.2万6000円
●発売元／（有）圭オフィス



NISMO ブレーキパッド
タイプ2:ワインディングコース重視。中高速域で確実な制動力を発揮する。タイプ3:サーキットコース中心。高温域での耐フェード性に優れる。
●価格／F.2万円～3万3000円　R.1万5000円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



HKSスーパーリニア AM15・28メタル
高速からの制動力に優れたメタル本来の高いμ特性に、低中速域での制動力を強化。成分配合をしたスーパーパッド。
●価格／F.3万6000円　R.3万4000円
●発売元／（株）HKS販売



HKSスーパーリニアAR220レジン
幅広い温度域でのμ特性と制動立ち上がり時のμ特性などを徹底研究して生まれたノンアスベストパッド。微妙なペダルタッチを重視している。
●価格／F.2万3500円　R.2万2000円
●発売元／（株）HKS販売



FET SPORTS フルメタルパッド
対摩耗性に優れた焼結合金を摩擦材に使用。耐久性・μ共に高いレベルで両立させたフルメタルパッド。サーキットで真価を発揮。
●価格／F.3万6000円　R.3万3000円
●発売元／（株）エフイーティー



FET SPORTSノンアスベストパッド
セラミックス・ガラス・ケブラーなどの繊維系素材とカジウム・カーボンなどの金属系素材を配合したノンアスベストパッド。主としてストリート用だが、スプリントレースまで対応可。GTS-t にも対応。●価格／F.2万2000円　R.2万円
●発売元／（株）エフイーティー



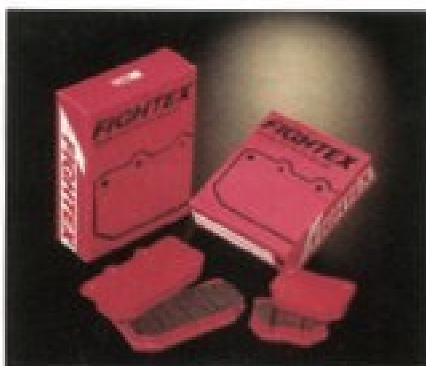
ブリッツV-isタイプNS&NR
ノンアスベスト。タイプNSはローター温度500℃までのストリート用、タイプNRは100～700℃までカバーするストリート～スプリントレース対応。GTS-t にも対応。
●価格／NS:F.2万2000円 R.2万2000円　NR:F.2万6000円～R.2万4000円
●発売元／（株）ブリッツ



D.SPEED キングブレーキパッド
コストパフォーマンスを追求したストリート・パッドが「KING」。すべての要素に高いバランスを実現したアスベスト製パッド。適性温度は120度～450度。GTS-tにも対応。
●価格／F＆R.2万2000円
●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



D.SPEED ナンバー1
"どんな温度でも止まる" 最高速用D-3、対フェード温度は750℃以上。"絶対に鳴かない" がテーマのゼロヨン用D-4 はコントロール性の高い対フェード温度700℃以上のストリート用パッド。GT S-t にも対応。●価格／共にF.3万2000円　R.3万円　●発売元／（株）ディースピードインターナショナル



FIGHTEX ブレーキパッド
F3000からN1耐久まで幅広くレースシーンで活躍。ノンアスベストとフルメタルタイプがある。
●価格／ノンアスベストF.2万2000円　R.2万3000円　フルメタルF.3万4000円　R.3万2000円　●発売元／（株）ワーク・ファイテックス事業部



Luvix ブレーキパッド
ストリート用アスベストG タイプからレース用ノンアスV タイプなど5 タイプをラインアップ。
●価格／1万5000円～3万3000円
●発売元／ルービックスジャパンコーブ



WedsSportスポーツメタルパッド
セラミックとメタルの複合素材を採用することで、制動力のアップと耐久性を両立させたスポーツパッド。GTS-t 用も同価格。
●価格／F.2万6000円　R.2万5000円（Vスペック用は各1000円高）
●発売元／（株）ウェッズ

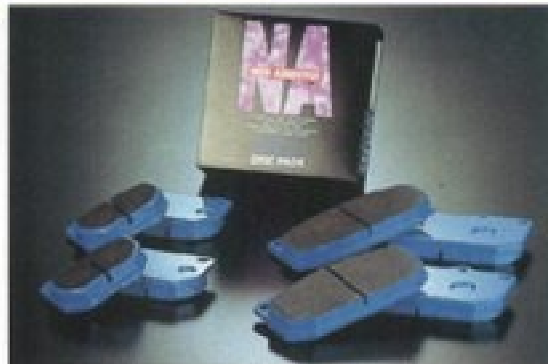
BRAKE PARTS

［ブレーキキット、ブレーキパット、マスターシリンダーストッパー他］

確実に、意のままに減速できてこそ走りもよりスポーツになる

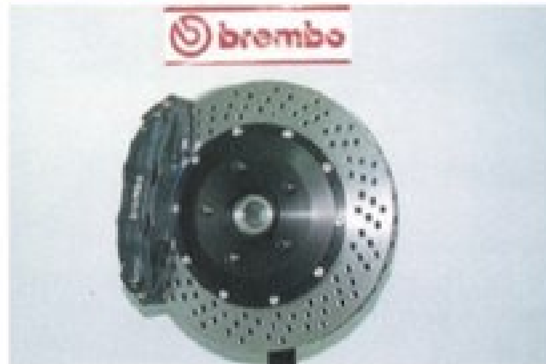
エンジンの出力を上げれば、スロットルさえ踏み込めば誰でも強烈な加速くらいはできる。足まわりを固め、高性能タイヤを履けばそこそこのハイスピードコーナリングも可能だろう。だが、である。GT-Rオーナーなら「減速」のためのブレーキチューンに情熱をそそいで欲しいものだ。たしかにストリートでは、限界走行をレースディスタンスで続けることはない。ローターの温度、ブレーキフィールなど何を重視するかでブレーキに求める目的が異なってくる。ストリートにはストリートの、スポーツにはスポーツの、それぞれ目的に応じたブレーキセッティングが必要なのはいうまでもない。本格派はブレーキから手を付ける。腕のあるRオーナーになろう。

BRAKE PAD



ENDLESS Type NAM
ノンアスベスト。アラミドやセラミックなどを配合し、アスベストのコントロール性を再現した。用途／ストリート　適性温度／100～400℃
●価格／F.2万3000円　R.2万2000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス

BRAKE KIT



オートクリニック日産ブレンボブレーキKIT
フロントだけの装着でも異次元のストッピングパワーを体感できるブレンボブレーキキット。フロントローター、キャリパー、ホース、パッド、ブラケット取り付け金具など一式。
●価格／55万円●発売元／オートクリニック日産



SHEEP DOG ブレンボ・ブレーキ・システム
"確実に止まることからスポーツカーの真のチューニングが始まる"とのコンセプトでプロフからリリースされているブレンボのブレーキシステム。装着に際しては17インチ以上のホイールへの交換が必要。
●価格／55万円　●発売元／（株）プロフ



MINE'Sブレンボキット
イタリア・ブレンボのブレーキシステムをマインズが独自にアレンジしたキット。ノーマル車にも取り付けが可能。ホイールについては要相談。キャリパー、13インチローター、キャリパーブラケット、フロント・テフロン・ブレーキホースのセット。
●価格／55万円
●発売元／（株）マインズ・ウェイブ

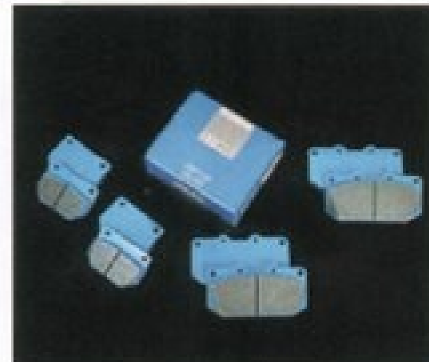
BRAKE PAD



Project μ HC
ハイパーカーボンブレンドパッド。使用に伴ってローター表面にカーボン皮膜を形成、ローターへの攻撃性が少ない。耐フェード700℃以上。GTS-tにも対応。
●価格／F.2万3000円　R.2万1000円
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー



ZEAL PROGRESSION
ノンアスベストスポーツパッド。ストリートからサーキットまでワイドなレンジでの使用を可能にした。
●価格／2万円～2万3000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス ジール事業部



ENDLESS Type M,R,X,Z
アスベストスポーツパッド。それぞれのタイプの適正温度は、Type-M／150～400℃Type-R／200～450℃　Type-X／250～500℃　Type-Z／370～600℃
●価格／2万1000円～2万7000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス



ENDLESS Type CC-M
セラミックカーボンメタルパッド。レース用メタル材をモディファイ、ストリートでも使用可能なスポーツパッド。サーキット走行会などに最適。用途／サーキット走行　適性温度／200～800℃
●価格／F.2万9000円R.2万8000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス



ENDLESS Type NA-S
ノンアスベスト。カーボンパウダー、スチールファイバーをブレンドし、ワイドな適性温度域をカバーする。用途／ストリート　適性温度／70～450℃
●価格／F.2万円　R.1万8000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス



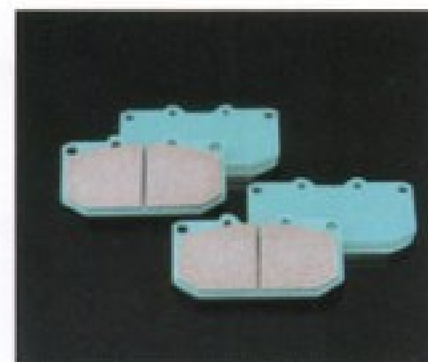
A'PEXiスーパーブレーキパッド
低温から高温まで幅広い温度域で安定した効きを誇るストリート用ノンアスベストパッド。耐フェード、耐ウエット性に優れる。ハイグリップタイヤとのマッチングも良好。GTS-tにも対応。
●価格／F.2万2000円　R.2万円
●発売元／（株）アペックス



Winmaxラグジュアリーエリート
カーボン素材を採用した高性能ブレーキパッド。ラグジュアリーカーにベストマッチする、焼入れタイプ。ローター温度域60～800℃　平均動摩擦係数0.37（500℃以上）
●価格／2万7000円
●発売元／（株）ウインマックス



Winmaxスーパーチューン31
ハイレベルな効きとコントロール性を両立した焼入れタイプのスーパーストリートパッド。ローター温度域30～550℃　平均動摩擦係数0.31（500℃以上）
●価格／2万円
●発売元／（株）ウインマックス



Project μ-1001 タイプNS
ノンアスベストパッド。初期制動、耐摩耗性に優れ、コントロール性もよいストリートタイプ。GTS-tにも対応。
●価格／F.2万2000円　R.2万1000円
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー



Project μ-1001 タイプMS
メタル特有の鳴きを抑えたメタルパッド。軽く強力な制動力を発揮する高性能車用ストリートユースパッド。GTS-tにも対応
●価格／F.2万8000円　R.2万6000円
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー

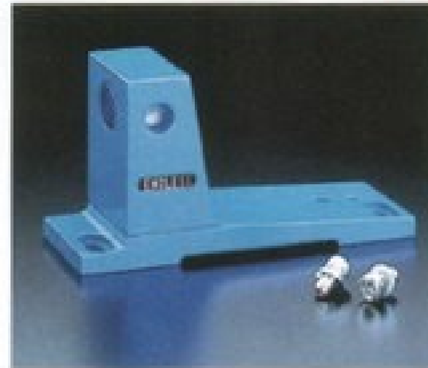
MASTER CYLINDER STOPPER



CUSCO
ブレーキシリンダーストッパー
ブレーキコントロール、ダイレクト感をより向上させてくれる。低価格なのも嬉しい。
●価格／8500円
●発売元／クスコジャパン



I.F.S. B.M.C.S
ブレーキ・マスター・シリンダー・ストッパー。ノーマルブレーキにダイレクト感が感じられない人に。
●価格／1万6000円
●発売元／アイ・フィーリン、スポーツディビジョン



ENDLESS
マスターシリンダーストッパー
アルミ削り出し。装着はボルトオン。ペダルタッチは締め込み式のボルトで調整可能になっている。よりダイレクトなブレーキフィールを実現。●価格／1万7000円（GT-R、GTS-t用とも）●発売元／（株）エンドレスアドバンス



TOMEIマスターシリンダーストッパー
専用のステーでマスターシリンダーの揺らぎをしっかり固定することにより、ブレーキがよりダイレクトになり微妙なコントロールが可能になる。
●価格／1万6000円
●発売元／東名自動車（株）

BRAKE LINE



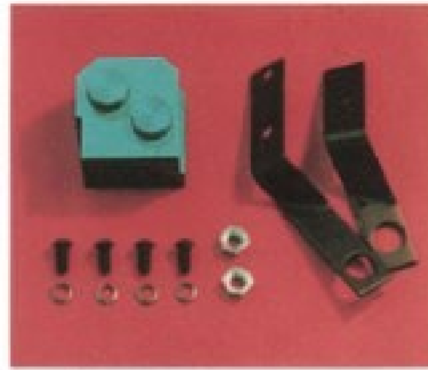
(For GTS-t)
EARL'Sステンネックス
ステンレスメッシュホース・ステンレスフィッティングの採用で耐久性、耐腐食性に優れるアールズの車検対応ブレーキラインシステム。油圧伝導ロスのない鋭敏なレスポンスを実現。●価格／6万2000円 ●発売元／APP



LIGIER B.C.S
確実にブレーキシリンダーを固定するブレーキシリンダーストッパー。取り付けはボルトオンでOK。
●価格／8500円～
●発売元／TNDコーポレーション



STREAM
マスターシリンダーストッパー
確実に効果があるマスターシリンダーストッパー。ローター、パッド、ホースを変えても物足りない人に。
●価格／1万6000円
●発売元／ストリーム



オートサービスモリ
マスターシリンダーストッパー
サーキットにかぎらず一般走行においても制動力は確実なコントロール性が求められる。マスターシリンダーストッパーでレスポンスのよいブレーキングを。
●価格／1万2800円
●発売元／（有）オートサービスモリ



Project-μ マスターコントロールシステム　フィクス
バルクヘッドのたわみから発生するプアなブレーキ・フィーリングから解消。ダイレクトなブレーキタッチを実現。GTS-tにも使用可。
●価格／1万7000円
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー

BRAKE FLUID



HKS スーパードット4
独自の配合により、高沸点でありながら、低温時にも適度で安定した粘度を保つ。ハイパフォーマンスチューニングカーに十分対応するブレーキフルードだ。ドライ沸点・282℃、ウエット沸点・184℃。
●価格／1ℓ：2800円
●発売元／（株）HKS販売



The TRUST スーパードット4
レーシングカー、チューニングマシン専用のオイルブランド・The TRUST。スーパーDOT4規格の高性能フルードだ。
●価格／1ℓ：3800円
●発売元／（株）トラスト



ZEAL FORMALITY
パッドとともに気を配りたいフルード。高品質のグリコールを使用。ストリートからレーシング走行まで安定したブレーキングを可能にした。ドライ沸点・301℃、ウエット沸点・182℃。DOT4規格をクリア ●価格／1ℓ：3000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス



ENDLESS
レーシングスーパーフルードRF-650
DOT5規定を大きく越えるサーキット用高性能フルード。ドライ沸点・323℃、ウエット沸点・218℃
●価格／1ℓ：6000円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス

THE OTHERS



Rocket Dancer ブレーキエアガイド
確実な制動にはブレーキの冷却が必要だ。藤村オートのブレーキエアガイドはエアをブレーキにあてて冷却効果を高めるパーツだ。
●価格／2万8000円 ●発売元／藤村オート



ENDLESS ブレーキクリーナー
ディスクローターのまわりやホイールにこびりつく粉塵、油脂などを除去する。スプレータイプのブレーキクリーナー。
●価格／1200円（420mℓ）
●発売元／（株）エンドレスアドバンス

BRAKE FLUID



HKS
レーシングブレーキフルードF-725
グループAスカイラインのためのブレーキフルード。レースに勝つために開発されたフルードだ。ドライ沸点・325℃、ウェット沸点・201℃のスペックが650psのグループA GT-Rを確実に制動させる。
●価格／1ℓ：5000円 ●発売元／（株）HKS販売

BRAKE PAD



GRANPAL GT-R／GTS-t専用ブレーキパッド
スプリントレースの制動力とエンデュランスの耐久性を合わせ持つ高性能ブレーキパッド。フロントはセラミックフルメタル、リアはノンアスベスト。
●価格／F. 4 万円　R. 2 万円
●発売元／グランパル



DAMSEL GT-R用ブレーキパッド
ストリートとレース用の２タイプのGT-R用パッド。
●価格／レース用F. 2 万7000円　R. 2 万6000円　ストリートF. 2 万6000円　R. 2 万5000円　●発売元／（株）セントラル20



LIGIER G-TUNE
走り出しから高温域まで安定した性能を維持するストリート用パッド。アラミド繊維などの新素材を採用。
●価格／２万3000円（１セット）
●発売元／TNDコーポレーション



AB-FLUG Fiscoスペシャルブレーキパッド
フルメタルタイプ、セラミック溶射パッド。ブレーキに過酷な富士スピードウェイで開発された。GT-Rに装着する場合はN1ローターを併用のこと。
●価格／F. 4 万8000円
●発売元／（株）アブフラッグ



C's NA10 &MA10
NA10はノンアスベスト、ストリート用のMA10はフルメタルでサーキット走行対応のパッド。
●価格／NA10:F.2万2000円 R.2万円 MA10:F.3万1000円 R.3万円
●発売元／（株）カメラード



J'SPORTSブレーキディスクパッド
確実な制動力、フィーリングをもたらしてくれるパッド。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



STREAMカーボンメタルパッド
N1レースで使用された実績を誇るカーボンメタルブレーキパッド。GT-Rの苛酷な走行に十分に耐えてくれる。
●価格／F. 3 万円　R. 2 万5000円
●発売元／ストリーム



MMRパフォーマンスフリクションブレーキパッド
ローターへの攻撃性が少なく、耐久性もあるカーボンメタルパッド。GT-R&GTS-t用。
●価格／F. 2 万9000円R. 2 万5000円
●発売元／（有）MMRエンジニアリング



TOP RUN ブレーキパッド
ストリートからサーキットまで広範囲に使用可能なオリジナルブレーキパッド。材質はアスベスト。
●価格／F. 2 万5000円　R. 2 万4000円　●発売元／トップラン羽生



ZERO1000ブレーキパッド
ストリート使用を主体に開発したコントロール性の高いアスベスト・ブレーキパッド。GTS-t用もあり。
●価格／F&R. 2 万3000円
●発売元／（有）トップフューエル

BRAKE LINE



EARL'S車検対応ステンネックス
レーシングシーンで実力を証明し続けるアールズのブレーキラインシステム。強靭なステンレスメッシュ・ホースが油圧伝導ロスのない鋭敏なレスポンスを実現。車検対応。アルミ製（6 万2000円）スチール製（5 万5000円）もあり。
●価格／６万6000円
●発売元／APP

BRAKE ROTOR



カーショップニシキオリジナルスリットローター
FISCOの走行テストから生まれたローター。耐フェード性、耐クラック性に優れたカーショップニシキのオリジナルスリットローター。GTS-t用は1 万9000円。
●価格／２万1500円
●発売元／カーショップニシキ



ワークス奥寺ブレーキローター
ブレーキの性能を左右するのはパッドだけではない。パッドとともにローターも変えたい。
●価格／20万円（前後輪４枚）
●発売元／ワークス奥寺



A'PEXi スーパーブレーキローター
サーキットレベルのハードな使用にも耐えるハイパフォーマンス・ローター。U字スリットが回転のたびにパッド面をクリーニングし、パッドの最高性能を引き出す。
●価格／１万9000円（１枚）
●発売元／（株）アペックス



ENDLESS セラミックディスクローター
ノーマルGT-Rのようにピンホール加工されたローターは冷却効果は高いがクラックが入りやすいという弱点がある。「セラミック溶射」技術の採用で、冷却と耐久性を両立させたローターだ。
●価格／F.10万円　R. 8 万円
●発売元／（株）エンドレスアドバンス

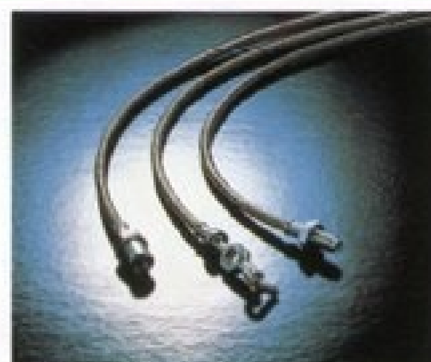
BRAKE LINE



J'SPORTS ブレーキライン
ダイレクトなブレーキフィーリングを生み出すステンレスメッシュのブレーキライン。
●価格／未定
●発売元／ジャパンインターナショナルコーポレーション



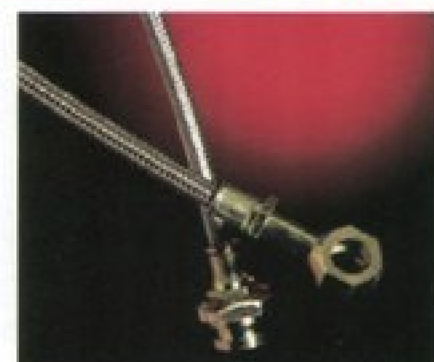
Secret Sports テフロンメッシュブレーキホース
低速時、高速時を問わずあらゆる状況下でもダイレクトにローター、パッドへ踏力を伝える。
●価格／２万8000円（2本セット）
●発売元／SKエンジニアリング



LIGIER G-FLEX エボリューション・シリーズ
テフロンチューブをステンレスメッシュで被覆し、よりダイレクトなフィーリング、レスポンスの向上を実現。車検対応品。GTS-t用もあり。
●価格／５万1000円～
●発売元／TNDコーポレーション



IMPUL 強化ブレーキホース
高性能ブレーキパッドに変えたらブレーキホースも強化したい。ブレーキのレスポンスが向上する。GTS-t用は６万1000円。
●価格／６万5000円（TOTALブレーキフルード　DOT4付）
●発売元／（株）ホシノインパル



Project－μ テフロンブレーキライン
肉厚の厚いテフロンチューブ使用で熱による膨張が極めて低い。チューブのまわりはステンレスメッシュを編み込んだ補強層でカバー。GTS-t用もあり。
●価格／４万9500円（車検対応）、４万8000円（レース用）
●発売元／（株）プロジェクト・ミュー

【これからGT-Rをいじる人の為に】
ゆっくり始めよう



GT-R『基本はエンジンノーマル』
これが当店のポリシーです。

GT-R NISMOの作り方
車検もOK！グループA シルエットで差をつけろ

この他、純正部品も取り扱っております。お問い合わせ下さい。

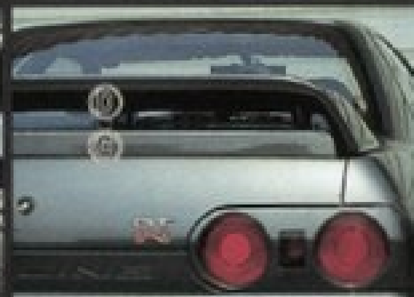
※部品だけではありません。



フロントノーズインテークセット
取付位置決めセット付 Ⓐ¥36,000



サイドシェルプロテクター ABS製
カット加工ナシ 新タイプⒷ¥35,000



小型リアスポイラー Ⓒ¥28,000
Ⓓ オプション 軽量大型ウイング
グループAレース用に開発され、純正ウイングより4kgも軽量 ¥38,000

NISMO キット（Ⓐ Ⓑ Ⓒ）セット価格 ¥99,000

R32 湾岸スペシャルII



¥38,000

新製品



Pカーボン製フロントグリル
¥24,000

エアロミラー
GT-R・GTS
シルビア・180SX



左右セット ¥19,000

インタークーラー
エアーガイド
¥16,000

インタークーラー
○○○○製
¥160,000
GT-R 純正インタークーラー
（'94年8月現在）¥103,000

オーリンズGT-R用
サス ¥60,000
ショック ¥180,000

S13 目立たず さわがず 差をつけろ



ノーマルバンパー用



フロントスポイラー ¥18,000

エアロバンパー用



フロントスポイラー ¥18,000

ノーマルバンパー用



GTRタイプ
フロントスポイラー ダクト付 ¥28,000



GTRタイプ大型リアウイング
¥38,000

湾岸スペシャルII



前期純正・取付穴利用
後期もモチロン取付OK ¥38,000

GT-Rタイプ フロントグリル
機械成型によりコストダウン成功



新価格 ¥9,800

GTSが"R"に変身！



2000・2500用 2Dr 4Dr マイナー前・後期装着OK !!

アルミボンネットキット ¥89,000
（フロントグリル他 付属部品含む）
このモデルは、日産プリンスでも限定車として新車発売採用されました。

小さな変身ノーマルバンパー用

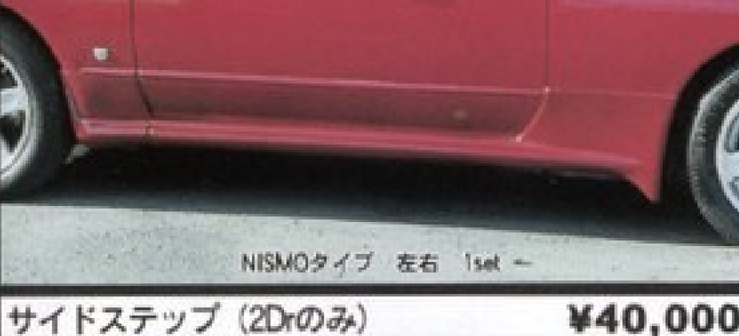


フロントスポイラー 前・後期 ¥28,000

GT-R タイプ（フロントスポイラー付）
フロントバンパー（グリルアミ付）¥60,000



GT-R NISMOタイプ（エアインテーク付）
フロントバンパー（グリルアミ付）¥65,000



NISMOタイプ 左右 1set

サイドステップ（2Drのみ） ¥40,000



GT-R レース用

大型リアウイング ¥38,000

シンプソンシートベルト
ベルト巾3inchの本格派



4×4+1 ¥18,000
4×3+1 ¥15,000

走行会用触媒コンバーター
膨張管及びパンチング付 低音・トルク重視型
GT-R・GTS
シルビア・180SX
¥14,000



ストラットタワーバー
¥10,000

ロールバー
GT-R・GTS
シルビア・180SX



J項 ㊎ 書類付
40φ4点式 ¥29,000
40φ5点式 ¥39,000

180SX
さりげなく、美しく。



後期
フロントスポイラー
¥29,000

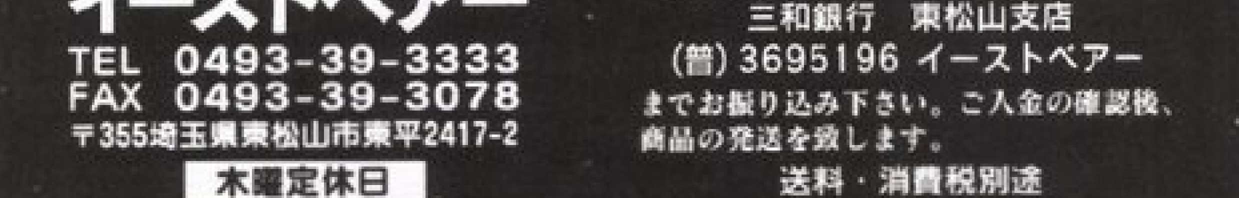
好評発売中 S13 シルビア 180SX



サイドステップ 左右セット ¥29,000

新デザイン
すべてのラインが
他社とは違う
ヨーク見てネ!!

湾岸スペシャルII ¥38,000



イーストベアー
TEL 0493-39-3333
FAX 0493-39-3078
〒355埼玉県東松山市東平2417-2

木曜定休日

お振り込みの場合はTELにて在庫確認の上
三和銀行 東松山支店
（普）3695196 イーストベアー
までお振り込み下さい。ご入金の確認後、商品の発送を致します。

送料・消費税別途

現金書留・銀行振込取扱い。全国発送致します。

EXTERIOR & INTERIOR

SET UP & PARTS MANUAL

[ドレスアップパーツ・カタログ]

エクステリアもインテリアも、すべてが速さを演出するための要素だ



ブリッド「ビオス」& ブラックレーシング「プロトタイプⅠ」

Photo／Kouji Miura

ブリッドはポテンシャル至上主義。

すべてのブリッド製品はポテンシャルを高めることを最優先に考え開発されています。
様々なサーキットで集められる様々なデータをもとに
私たちの製品は常に鍛えられポテンシャルを高められているのです。
もちろんここに紹介するドライビングシートはすべて
厳しい保安基準をクリアし安全性能も高められた車検対応モデル。
GT-Rを極めるために、GT-Rを愉しむためにホールディング性能を徹底的に進化させた最強のドライビングシート、
その名はブリッドです。

（8月1日現在フルバケットシートの車検対応モデルは、ジータ、ビオス、アーティス、アーティス・ナビとなっています。）


スーパースポーツ、ディアス。
DIAS
¥88.000


エルゴノミクススポーツ、エルゴ。
ERGO・SPORT：¥83.000
ERGO・COMFORT：¥120.000


ツーリングスポーツ、ベイシス。
BASIS・SPORT：¥83.000
BASIS・COMFORT：¥120.000


スーパーライトスポーツ、ユーロ。
EURO
¥78.000


ライティングスポーツ、ビーモ。
BEEMO：¥78.000
BEEMO・AERO：¥78.000


最強モデル、ジータ。
FRP製セミモノコック
TYPE-Z：¥78.000
CFRP製セミモノコック
TYPE-RZ：¥120.000


未来形状、ビオス。
FRP製セミモノコック
TYPE-Z：¥78.000
CFRP製セミモノコック
TYPE-RZ：¥120.000


究極の非対称形、アーティス。
FRP製セミモノコック
TYPE-Z：¥78.000
CFRP製セミモノコック
TYPE-RZ：¥120.000


左席用アーティス・ナビ。
FRP製セミモノコック
TYPE-Z：¥78.000
CFRP製セミモノコック
TYPE-RZ：¥120.000


Vタイプ
Sタイプ

リクライニングシート専用の車検対応スーパーシートレールSタイプと
サイドステーを一体化したフルバケットシート専用の車検対応スーパーシートレールVタイプを用意しています。
車種はSタイプが100車種、Vタイプが25車種。(8月1日現在)
価格はSタイプが¥15.000〜¥18.000、Vタイプが¥18.000〜¥20.000。
◎車種の構造に合わせ最大限にローポジション化してあります。◎Vタイプにリクライニングシートは装着できません。
◎フルバケットシートの場合には後部乗員保護のため別売のシートバックプロテクター(¥5.000)が必要となります。
◎改良のため予告なく仕様を変更する場合があります。



BRIDE SUPER SEAT
ティーズ株式会社
名古屋市瑞穂区佃町1丁目17番地の1 〒467
電話(052)882-2741 ファクス(052)872-6848

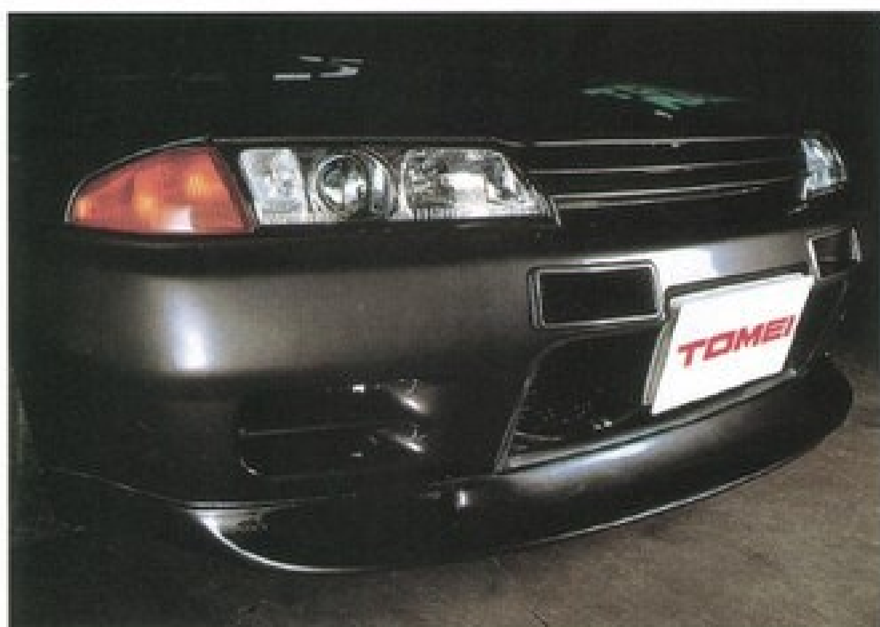
カタログをご希望の方は、資料請求券と80円切手を10枚同封のうえ
左記のティーズ株式会社までお申し込み下さい。

資料請求券 GT-R

TOMEI



東名自動車のGT-RエアロKITは、サーキットのノウハウを盛り込んだ、本格仕様だ。熱対策を考慮して多くのエアをオイルクーラーにあて、冷却効果を高めたFリップスポイラー。可変フラップを装着した高ダウンフォースのRウイングなどの機能パーツに加えて、レンズカバーなどのファッション・アイテムも用意されている。●発売元／東名自動車（株）



熱問題を解消してくれるFリップ・スポイラー（5万2000円）



GTS-t用ウインカー・シェルター（9800円）





リヤ・シェルター（1万2000円）

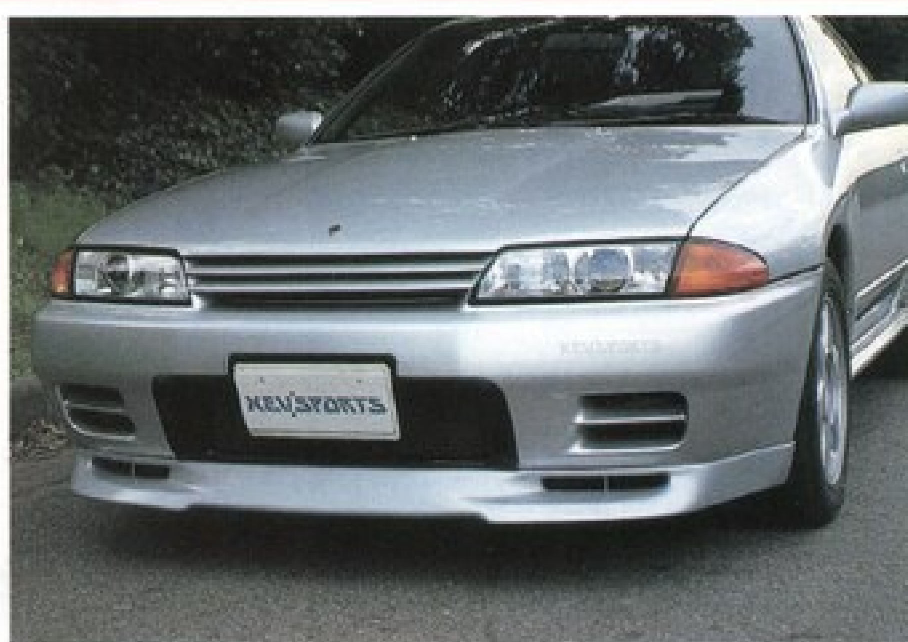
ネジで位置調整する可変板が装着されたRトランク・スポイラー（9万8000円）。GTS-tにも装着可。

XEV SPORTS

下端に装着するリップ状のセカンド・スポイラーがジーベックの「Fスポイラー」だ。ボディ下面に入り込むエアの流れを整流し、インタークーラー、ラジエターに的確にエアを送り込む効果がある。
●発売元／（株）ジーベック

ラジエターグリルフラップ（2万3000円）
ボルトオンで取り付けられるFスポイラー（3万円）





Tommy kaira

日本のチューンド・ファクトリー「トミタオート」のGT-Rエアロはシンプルなスタイリング。フロントエアダム付近のインテーク形状、リヤウイングのリップスポイラーなど、空力のさらなる向上と、クーリング効果の増大を果たしてくれる。
●発売元／（株）トミタオート





写真上：フロント・スポイラー（12万円）、フロント・グリル（4万5000円）。サイドデカール「Type II」は4万8000円。写真下：リヤ・ウイング・スポイラー「エボリューションType II」（12万5000円）。

CRUX

クラックスの「フューゲル・プレート＆フラップ」は軽量で強靭なカーボンファイバーを使用した贅沢なパーツ。エアの整流効果と高ダウンフォースを生み出してくれる。
●発売元／（有）クラックス



フューゲル・プレート（3万9000円）



フューゲル・フラップ（4万3000円）

もともとノーマルでもエアロ武装したGT-Rは、その空力レベルも高い。しかし細かな弱点は確かに存在する。GT-Rのエアロ・チューニングはそうした弱点克服にあるといっていいだろう。たとえばフロントのエンジンルーム内も含めたクーリングの問題。また、大きな前面投影面積からくるダウンフォースの問題、強大なリヤウイングとフロントエアダムとのバランスなど、改善したいところはある。ポテンシャルの高いクルマだけに、ちょっとした見た目のファッション性だけで、エアロを考えることはしたくない。またオーバーデコレートもポテンシャルの低下につながってしまう。GT-Rのエアロ・チューニングはまさにセッティングの世界なのだ。

AERO PARTS

[エアロパーツ]

ダウンフォース強化とクーリングを克服して クルマの持てるパフォーマンスを演出するエアロ

VeilSide



Fバンパースポイラー（12万円）、F＆Rフェンダー（60万円）、エアロミラー（4万3000円）

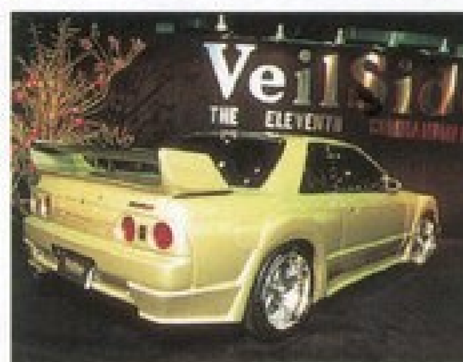


ヴェイルサイドの「EVOLUTION R III」はGT-Rをより精悍に演出するフェンダーKITだ。トータルなイメージでGT-Rらしい仕上りとなっている。エアロ・フォルムのフェンダーが迫力ものだ。なお、ガソリンタンク移動が必要だが、Rバンパー（FRP＆カーボン14万円、FRP 9万8000円）も用意されている。

F＆Rフェンダー（60万円）、リヤ・ウイング・バージョンII（6万8000円）、サイドステップ（8万円）



大型のFバンパー一体スポイラー（12万6000円）、サイドステップ（7万5000円）、フェンダートリム（9万9000円）、ドアパネル（6万円）



R調整式可変ウイング（12万円）、Rアンダースポイラー（3万円）

「EVOLUTION R IV（DTMバージョンI）」はR IIIをさらにレーシーに迫力を増したバージョン。大型のFバンパースポイラー、R可変ウイングはまさにGTカーの出で立ち。Rウイングにはセンターウイングにカーボンを使用したもの（16万円）もある。サーキット・イメージの強力なマシンに仕上げることができる。



実質的な効果をめざして作られた最高速仕様のスポイラー。決して迫力だけを狙ったスポイラーではなく、最高速付近での効果を重視。GTS-t用も用意されている。6万2000円

●発売元／（株）ヴェイルサイド

ノーマル形状を損なうことのない、リヤウイング。GTS-tにも装着可。8万円





フロントリップスポイラー形状とし、空力効果を向上させた「GT-R最高速スポイラー」。さりげなく高性能をアピールするスポイラーだ。3万6000円

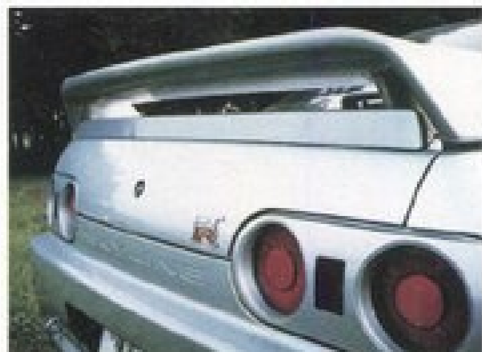
CASHIEW

賀集自動車のエアロキットは細かな要望に応えてくれる製品だ。ノーマルでは物足りないと考えるオーナーに、GT-Rをさりげなく仕上げてくれる最適なアイテムだ。空力のセッティング・パーツといえる。

●発売元／（株）賀集自動車

ABS製サイドシル・プロテクター（5万円）





小型Rスポイラー（ウレタン製4万円、ABS製2万8000円）



フロント・トップモール（1万2600円）
エアインテーク（1万6520円）

TBO



4穴タイプのFダウンスポイラーType 1（2万9800円）



湾岸仕様FダウンスポイラーType 2（3万1000円）



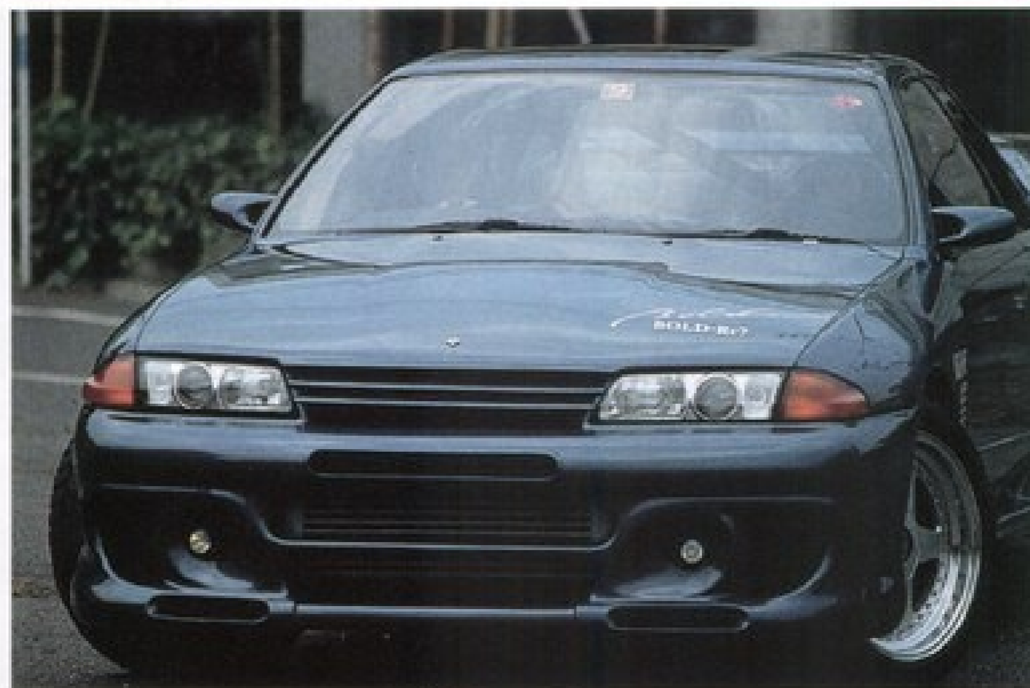
ゼロヨン仕様FダウンスポイラーType 3（2万9800円）



湾岸仕様2本足RスポイラーType 1（3万8500円）

ティビーオーのGT-Rエアロは、Fスポイラーを各種、Rウイング1種をラインアップしている。Fスポイラーは好みに応じて「湾岸仕様」と「ゼロヨン仕様」がある。
●発売元／（株）ティビーオー

E&S styling



Fバンパースポイラー＆キャラットランプ（13万5000円）







Fバンパーはインタークーラー、ラジエター、オイルクーラー、ブレーキ・システムの冷却効率を30%アップさせる性能を持ち、乱気流をコントロールするダクトタイプとなっている。どれも単なるドレスアップとは一線を画するパーツ群だ。●発売元／（株）アブフラッグ

写真上：フルキットでの価格は34万6000円、写真右下：サイドステップ（8万3000円）、Rマッドガード（3万5000円）、Rスポイラー（9万8000円）写真左下：インタークーラー・エアダクト（2万7000円）

EAST BEAR









イーストベアーのロックウェルGT-Rエアロは、NISMOルックを目指すパーツ群が揃っている。ノーマルをちょっといじってみたいGT-Rオーナーにとっては格好のアイテムになるはずだ。
●発売元／（株）イーストベアー

写真左上：Fノーズ・インテークKIT（3万6000円）
写真右上：小型Rスポイラー（2万8000円）
写真左下：FRPサイドシェルプロテクター（3万5000円）
写真右下：Gr.Aレース用に開発した軽量大型ウイング（3万8000円）

BOMEX



ライトキット付きFスポイラー（12万8000円）

RスポイラーType Ⅳ（7万9000円）



アリゲーター・ブランドのエアロパーツはFスポイラーとRスポイラー。Fスポイラーは埋め込み型のライトを左右に振り分け、前面の開口部を広くとった仕様。Rスポイラーはノーマルのコンセプトを生かし更なる性能向上を追求したスポイラーだ。

●発売元／（有）アリゲーター

SPEED GARAGE G5





やはりGT-Rの泣き所である、クーリングを追求して開発されたG５のアンダーダクト。Fスポイラーの丸いダクト穴がスタイリングの印象を強く見せる。Rウイングはウイング高をあげず、左右に張り出したフラップが特徴だ。
●発売元／スピードガレージG５（株）

写真上：Fバンパー・スポイラー（６万9000円）
写真右下：Rウイング（５万円）写真左下：アンダーダクト（２万円）

GRACER





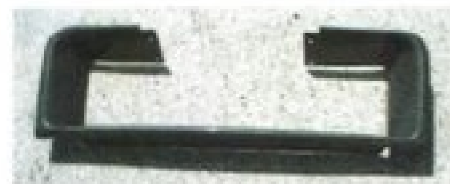
見るからにチューンドGT-Rを感じさせるトラストのオリジナル・エアロ・パーツ。見た目の迫力に加え機能を備えた本格エアロだ。腰高な印象が強いGT-Rの下半身を見違えさせてくれる。
●発売元／（株）トラスト

写真上：Fスポイラー（15万8000円）、サイド・スポイラー（８万9000円）
写真左：Rスポイラー（12万8000円）、Rアンダー・スポイラー（３万4000円）

NETWORK







ノーマルに取り付け、クーリング、空力効果を高めてくれる、ネットワークのFスポイラー、Rスポイラー、エアダクト。
●発売元／ネットワーク

写真上：ボディ下部、上部の空気を整流してくれるFスポイラー（２万6000円、カーボン製３万8000円）写真中：Rスポイラー（３万円、カーボン製４万円）写真左：インタークーラー・グリル（２万円、カーボン製３万円）

STREAM





ストリームのエアロ・パーツは、インタークーラーへエアを導くGT-Rオーナー必携のエアガイドとF＆Rのリップスポイラーが用意されている。どれもGT-Rのパフォーマンスを最大限引き出す機能パーツだ。●発売元／ストリーム

写真下：インタークーラー・エアガイド（２万円、カーボン製は４万円）写真上：カーボンタイプのRリップスポイラー（５万円）写真左：Fリップスポイラー（３万8000円）



mistral





ミストラルからはフロントバンパーまわりの３点。フロントのエア整流とともにインタークーラーなどのクーリングを助けてくれるパーツだ。●発売元／ミストラル

写真左：インタークーラーグリル（２万円、カーボン製４万円）
写真中：Fリップスポイラー（３万8000円、カーボン製４万8000円）。ペイントは１万円高



インタークーラーエアダクト（２万2000円、FRP製３万8000円）

TOP FUEL



ノーマルのフロント・エアダムに装着し、空力効果を高めるフロントリップスポイラー。不足がちなフロントのダウンフォース獲得を補ってくれるパーツだ。フロントリップスポイラー（3万9800円）。
●発売元／
(有) トップフューエル

Röcket Dancer



ノーマルでは飽き足らないGT-Rオーナーに向けてフジムラオートのFスポイラーは、シャープなデザインで空力向上を期待させる。インタークーラー・エアガイドはFスポイラーとの相乗効果で冷却効率をアップさせてくれる。Fスポイラー（3万8000円）、インタークーラー・エアガイド（2万8000円）。
●発売元／藤村オート

Kcall



ハイパフォーマンスカーはエンジンルーム内の熱をどうやって冷却するかがひとつの課題になっている。HKS関西のエアスクープボンネットは熱排出効果の高いスペシャル・ボンネットだ。ヒートに悩むならこれしかない。エアスクープボンネット（16万円）。
●発売元／
(株) HKS関西サービス

Buddy Club



多くの車種にフロントリップスポイラーをラインアップするBuddy Club。GT-R用はエアダクト付きだ。さりげない出で立ちがどんなドレスアップにも対応してくれる。（3万4000円）。
●発売元／
(株) ファースト

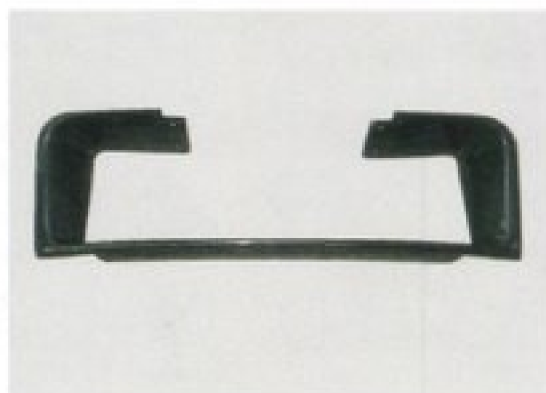
ABBEY ROAD



インタークーラーグリル

アビィロードのオリジナルインタークーラーエアガイドはカーボン製。冷却を助けるための必携のアイテムだ。3万4800円。
●発売元／アビィロード

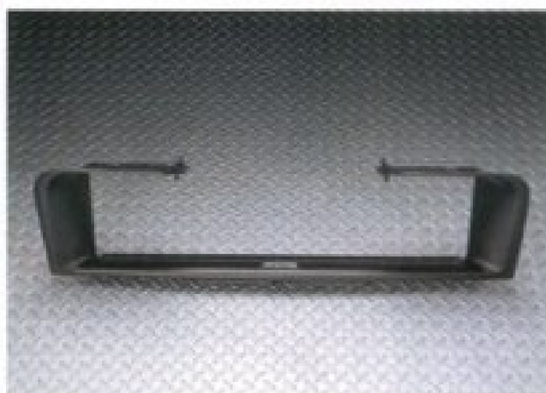
TOP RUN



インタークーラーエアガイド

パワー向上に欠かせないインタークーラーを効率よく冷却してくれる、エアガイド。カーボン製で3万8000円。
●発売元／トップラン羽生

NISMO



インタークーラーエアスポイラー

フロントエアダムに装着するだけで、インタークーラーの冷却効率を向上させるエアスポイラー。冷却不足のGT-Rにはぜひ装着したい。2万8000円。
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

NISSAN



インタークーラーエアガイド

N1耐久レース用に開発。インタークーラーの効率アップを可能にしている。カーボン製6万6600円。
●発売元／日産自動車（株）

WORKS OKUDERA



リヤエアスポイラー

ノーマルのエアスポイラーをより精悍に、軽量に追求した、ケブラー製の贅沢なリヤエアスポイラー。受注生産のため価格は問い合わせを。
●発売元／ワークス奥寺

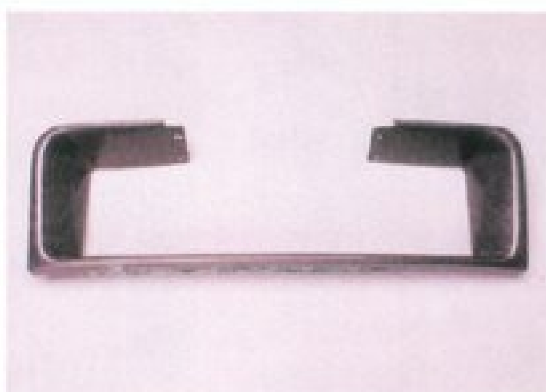
GARAGE ITOH



エアガイド

ガレージ伊藤のエアガイドは3種類の素材の中から選択できる。フィーバー製（白・黒）1万8000円、カーボンケブラー製3万8000円、カーボン製3万8000円。
●発売元／ガレージ伊藤

COURSE



インタークーラーエアガイド

見た目より実質的な空力チューニングを狙うならぜひ装着したい。カーボン製2万5000円。
●発売元／（有）コース

DOOBIE



インタークーラーダクト

FRP製品専門ショップ、ドゥービーならではのインタークーラーダクト。インタークーラーはきちんと冷却してこそ性能を発揮してくれるものだ。2万7000円。
●発売元／FRP工房DOOBIE

Trial



トライアルのGT-Rエアロ、フロントスポイラー（4万4000円）。ダクト関係を見直し、冷却効率を高めた仕様だ。インタークーラー、オイルクーラーの冷却に悩んでいるGT-Rオーナーにはありがたいアイテム。サイドラインを引き締めるストライプKITは4万8000円。
●発売元／（株）トライアル

MORE COLLAGE



ファーストがおくる「モア・コラージュ」ブランドのGT-R用エアロキット「Evolution R」。強いダウンフォースを生み出すFバンパースポイラー（11万円～）、トランクリッド・スポイラー（6万8000円）や、大胆なフォルムのサイドステップ＆ドアパネル（11万円）、Rバンパースポイラー（8万5000円）、エボリューションRウインド（9万8000円～）などがラインアップされている。
●発売元／（株）ファースト

Bee Racing



ビーレーシングの「イヤースポイラー」はタイヤに当たるエアを整流し、抵抗を減少させるスポイラーだ。フロントスポイラーとセットで装着。フロントスポイラー（3万9000円）、イヤースポイラー（3万8000円）。セットの場合は7万3000円となる。
●発売元／Bee Racing

Emotion R



GT-Rの弱点であるフロント部のダウンフォース獲得と、整流効果によるクーリングを狙ったエモーションアールのフロントアンダースポイラー（FRP製3万8000円、カーボン製6万2000円）。
●発売元／（株）エモーションアール

RS Delta



RSデルタのフロントリップスポイラー。フロント部の整流と、ダウンフォース確保を大きく助けるエアロパーツだ。FRP製で3万8000円。
●発売元／（有）アールエスデルタ

D.speed



やはり空力向上、クーリング効果向上を狙ったディースピードのフロントスポイラーだが、特徴は両サイドに開けられた合計4個の丸い穴。ブレーキ冷却ダクトとともに、フォグランプなどの装着も可能。フロントバンパースポイラー（8万9000円、ライト付き14万9000円）。
●発売元／（株）ディースピードインターナショナル

AERO PARTS GTS-t

GTS-tのエアロ・チューニングはまったくGT-Rとは異なる。もともとパフォーマンスの違いが大きいだけに一緒にはできない。しかしGT-Rに近付けたいとする気持ちは誰もが持っているだろう。実際GT-R風のパーツも多い。単にGT-R風にする前に、GTS-tのもつ性格、弱点を十分に補なうことを考えよう。

IMPUL

インパルのGTS-tチューンドカー「532S」。実質的な効果を目指した、さりげないが本格的なエアロが特徴。フロントバンパースポイラー、サイドステップ、リヤバンパー、リヤウイングのラインアップになっている。もちろんエアロ以外のエキップメントとともに仕上げたい。●発売元／（株）ホシノインパル





フロントバンパーはオートスポイラー仕様（9万円）とフォグランプ装着用（9万5000円）の2種類。2段式のリヤウイング（8万5000円）、サイドステップセット（13万円）、リヤバンパーセット（11万5000円）。2段式のリヤウイング（8万5000円）。エアロフルキット（38万円）

Racing SILHOUETTE

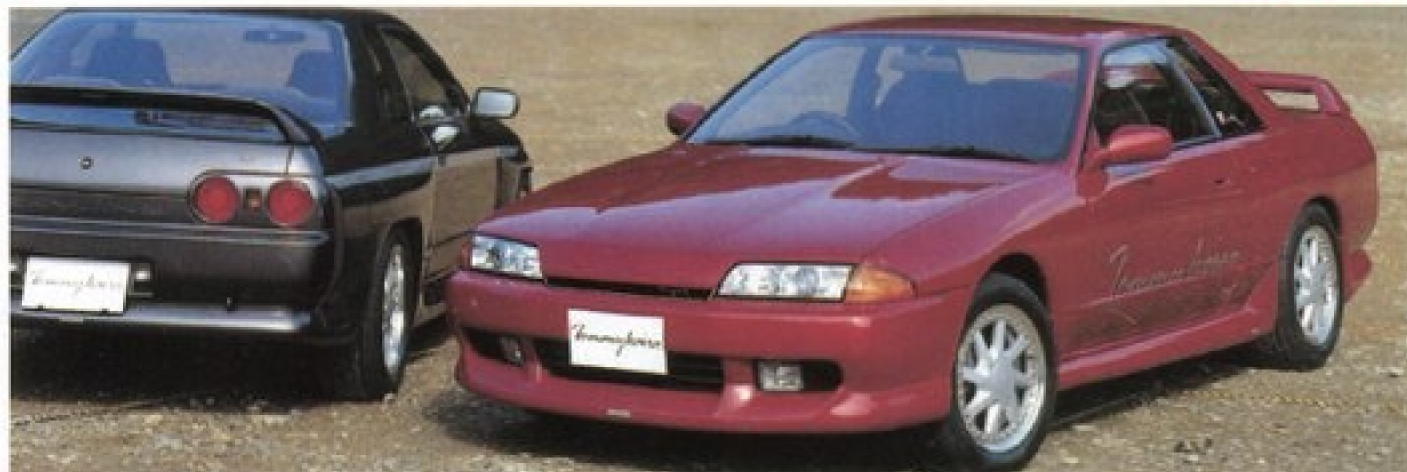


チェレンジの「Racing SILHOUETTE」では、GTS-tのフォルムを決して崩すことなく、各部を強調させるエアロパーツ群が用意されている。Fバンパースポイラー（7万5000円）、サイドステップ（6万円）、Fリップスポイラー（3万5000円）、Rウイングスポイラー（7万円）。
●発売元／（株）チャレンジ



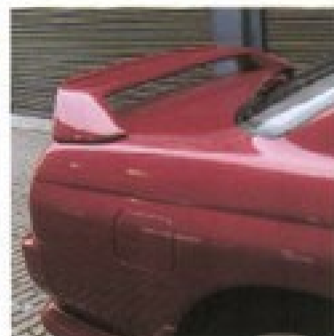
Rウイングスポイラーはランプ付き（9万円）もあり

Tommy Kaira



M20フロントスポイラー・エボリューションタイプ（5万円）、リヤウイング・エボリューションタイプ（10万円）、サイドステップ（8万円）、リヤスカート（7万円）





M30フロントスポイラー（9万円）、テールフィン（10万円）、F&Rフェンダー、サイドステップ、リヤスカートのセット（42万円）。M20リアウイングは2ドア車用。

「トミーカイラ」のGTS-t用エアロ・ラインアップの中で、比較的おとなしいのがM30とM20だ。91年8月生産以降のR32に適応する。ボディフォルムを決して損なうことなく、GT-Rとはまた違った独自の路線がうかがえる製品だ。M30は3ナンバー登録が必要になる。●発売元／（株）トミタオート

BOMEX



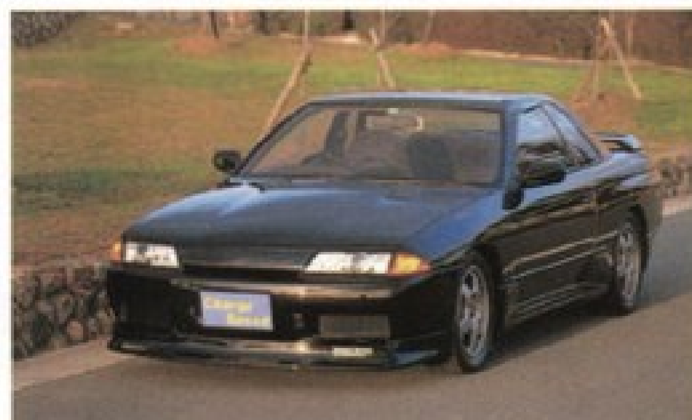
フロントスポイラー（12万8000円）

GTS-tの印象を変えてしまう「BOMEX」はFスポイラーとRスポイラーをラインアップ。
●発売元／(有) アリゲーター



リヤスポイラーType II（4万8000円）

Charge Speed



エアロバンパー用フロントスポイラー（2万9000円）



M／C前のGTS-t用フロントスポイラータイプ1（2万9000円）



GT-Rタイプのフロントスポイラー（2万9000円）。M／C前後あり。



GT-Rタイプのリヤウイング（4万円）

さまざまな車種で多くのエアロパーツを手掛けるアドバンス・スタッフの「チャージスピード」ブランドのGTS-t用はFスポイラー3種とRウイング1種。どれもダクト付きで冷却効果を向上させ、ダウンフォースをかせぐ仕様だ。
●発売元／（株）アドバンス・スタッフ

CRUX





写真左：フューゲルフラップ（４万3000円）
写真右：フューゲルプレート（３万9000円）

クラックスのカーボン・パーツ「フューゲルプレート&フラップ」。フロント＆リヤのウイングに装着し整流効果、ダウンフォースを確保してくれる。カーボン素材が美しい。 ●発売元／（株）クラックス

K CALL

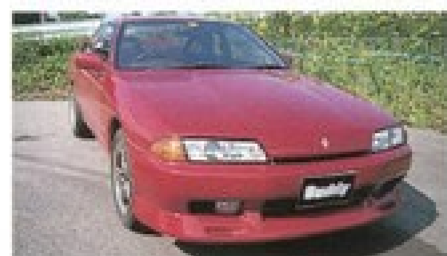


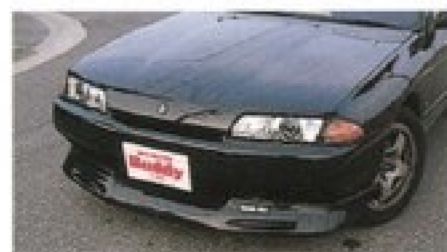
Fリップスポイラーは後期型ノーマルバンパー専用



HKS関西のオリジナル・エアロパーツGTS-t用は２点。空力を当然考慮し、スポーツカーらしさを強調したファッショナブルな製品だ。Fリップスポイラー（４万2000円）、Rウイング（５万8000円）。●発売元／（株）HKS関西サービス

MORE COLLAGE





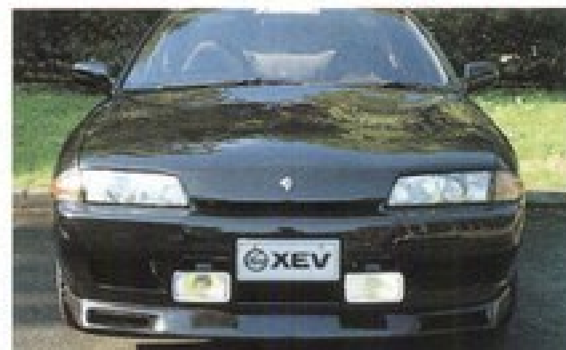


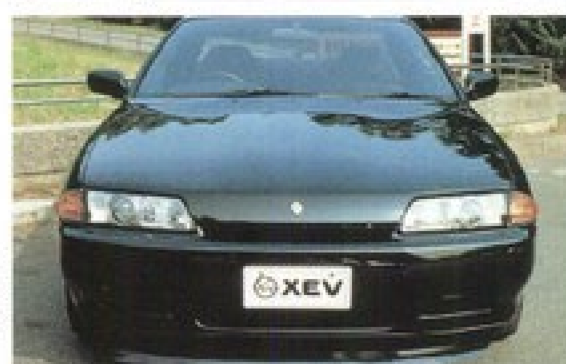
写真右：リヤスポイラー（８万5000円）、サイドステップスポイラー（7万円）、リヤウイング（７万8000円）、フルキット（30万8000円）写真上：フロントスポイラー（８万5000円）。M／C前後あり。

全体的に非常に優れたまとまりを見せる「モアコラージュ」のGTS-tエアロ。ハイパフォーマンスカーをセンスよく演出してくれる製品だ。
●発売元／（株）ファースト

XEV SPORTS







ジーベックではフロントリップスポイラー３タイプを用意。自分の好みに応じてセレクトできる。
●発売元／（株）ジーベック

写真右上：M／C前フロントリップスポイラー（３万2000円）写真左上：エアロバンパー用フロントリップスポイラー（２万8000円）写真右：オートスポイラー用フロントリップスポイラー（１万8000円）

EAST BEAR



GT-R NISMOタイプ・フロントバンパー（６万5000円）

イーストベアーのロックウェルRエアロパーツは好みに応じてさまざまなタイプが選べる。NISMOタイプ、GT-Rタイプと揃う。
●発売元／（株）イーストベアー





写真上：GT-Rレースタイプの大型ウイング（３万8000円）写真下：湾岸スペシャルII・リヤスポイラー（３万8000円）



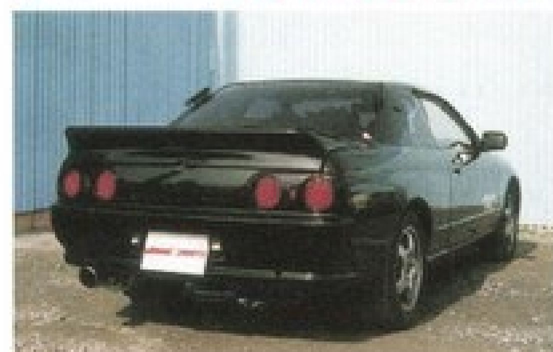


写真上：フロントスポイラー（２万8000円）写真下：NISMOタイプ・サイドステップ（４万円）



GT-Rタイプ・フロントバンパー（６万円）

WINNING SPORTS



GTS-tのリヤ部にピッタリとフィットするウイングタイプではないリヤスポイラー（３万7000円）。
●発売元／（有）ウイニングスポーツ

AERO PALACE



GTS-tの貧弱なフロント部を精悍にしてくれる、エアロパレスのフロントバンパー。GT-Rタイプだ。中央部のアルミネット付き。（４万8000円）●発売元／エアロパレス

DOOBIE





ドゥービーのGTS-tエアロはGT-Rルックに仕立ててくれるエアロパーツだ。コストパフォーマンスも高く、仕上げもよい。
●発売元／FRP工房DOOBIE

写真右：２ドア４ドア車共用フロントバンパー（５万8000円）写真左：金具止めタイプ、リヤスポイラー（３万6000円）

シートはドライビングにおいて非常に重要なパーツだ。安定したポジションがあってこそドライビングに専念できるというもの。GT-Rのノーマルシートは形状、性能共に市販車レベルでは最高峰に属するが、さらなるスポーツドライビングを目指すには自分に合ったシートへの交換を考えたい。ステアリングとペダルの関係、シフトとの距離、座面高など、そしてなによりどんなシチュエーションでも身体をキッチリとホールドしてくれるシートが最上だ。実際に座ってみて、チョイスしよう。

SEAT
[シート]

シートしだいでマシン感覚が驚くほど変わる クルマとの一体感を実感しよう

BRIDEベイシス



スポーツドライビングから一般走行まで対応するシート、ベイシス。長時間のツーリングにはランバーサポートモデル、コンフォートもある。
●価格／8万3000円(SPORT)
12万円（COMFORT）
●発売元／ティーズ（株）

BRIDEエルゴ



最新の人間工学技術を結集した高級リクライニングモデル。腰の負担を軽減するシュクラ社のランバーサポートを組んだモデル、コンフォートもある。
●価格／8万3000円(SPORT)
12万円（COMFORT）
●発売元／ティーズ（株）

BRIDEビーモ



ブリッドのベーシックモデル。スーパーローポジション、無段階リクライナー、ワンタッチの前倒し機構などを装備した、快適性とスポーツ性を両立したモデル。
●価格／7万8000円
●発売元／ティーズ（株）

BRIDEディアス



フルバケット並のハイレベルなサポート＆ホールディング性能を誇る、ディアス。着座位置がノーマルシートのポジションより低くなり、GT-Rでの激しいドライビングに対応。
●価格／8万8000円
●発売元／ティーズ（株）

KÖNIC プリンツ P400



フルバケットのホールド性能にリクライニング機構をプラス。操縦性と実用性を高次元で融合させた。
●価格／10万5000円
●発売元／（株）エフイーティー

BRIDEビオス



ジータを基本に左右のショルダーホールドを最小限に押さえ操作性を向上させたモデル。シートクッションシステムによりさまざまな体型のドライバーに対応。
●価格／6万8000円(FRP)　11万円(Type-R)
●発売元／ティーズ（株）

BRIDEアーティス



ジータをベースにした左右非対称のモデル。左腕の動きをスムーズにするために左肩のショルダーホールドを落としてある。
●価格／6万8000円(FRP)　11万円(Type-R)
●発売元／ティーズ（株）

BRIDEジータ



サーキット専用フルバケットシート。カーボンケブラー製Type-Rでは3.0kgという軽量化を実現。ヘッドレスト部はヘルメット形状に合わせたデザイン。
●価格／6万8000円(FRP)　11万円(Type-R)
●発売元／ティーズ（株）

LIGIERエボリューション



スーパーボックスリブの採用で、軽量かつ高剛性を実現。ショルダーサポートは、ホールド性がありながら軽快なステアリング操作を可能にしてくれる。
●価格／7万円～7万5000円
●発売元／TNDコーポレーション

FET SPORTSプリピレグ



コンペティションユース専用の一体成形バケットシート。カーボン・ケブラーハイブリッドの素材をベースにアルミハニカムで補強した最高級グレード。重量2.4kg。
●価格／10万円
●発売元／（株）エフイーティー

FET SPORTS タイプF



6点セーフティハーネス用のスロットを設けたコンペティションユース専用の一体成形バケットシート。素材にはFRPグラスファイバーを用いており、重量は3.5kg。
●価格／6万9000円
●発売元／（株）エフイーティー

KÖNIC RS-L400



デテンサーシステムが従来のバケットシートにありがちな疲労度を最小限に抑える。スポーツクルージングに最適。
●価格／15万円
●発売元／（株）エフイーティー

TOMEI N1フルバケットシート



N1耐久レースにおいて東名GT-Rに装着し、実戦テストの繰り返しのなかで開発された本格派レーシングバケットシート。リブモノコック構造。表皮はレオタード素材。
●価格／8万5000円
●発売元／東名自動車（株）

Racing Emotion R AVANT GARDE



座面はウール100%の高級ジャガード織り。織り込み密度を高め、耐久性に優れた限定品。ローポジションなのでGT-Rでのハードなドライビングにはもってこいだ。
●価格／19万円
●発売元／（株）エモーションアール

LIGIERレーシング



サーキットレースからストリート走行まであらゆる方向からのGを考慮したタイトなシート。ハイパフォーマンスカーGT-Rにぴったりだ。
●価格／6万5000円
●発売元／TNDコーポレーション

LIGIERスラローム



操作性重視のための非対称ショルダーサポートがシフトワークなどを軽快に。ヘッドレスト部はヘルメットに合わせた設計。スラローム競技に最適なシート。
●価格／6万円～6万5000円
●発売元／TNDコーポレーション

ZEAL GEOMETELY



抜群のショルダーサポート性、ヒップホールド性を備え、耐久レースなどでもドライバーのストレスを軽減する。
●価格／９万2000円（FRP）、13万8000円（カーボンケブラー）
●発売元／（株）エンドレスアドバンス

CUSCO



背もたれ角度、ショルダーサポートはストリート走行に合わせてデザインされている。使いやすいシートだ。
●価格／５万5000円
●発売元／クスコジャパン

REV ALTAIRフルバケットシート



タイムアップのためのフルコンペティションモデル。より起き上がったバックシートがコンセントレーションを高める。
●価格／６万9800円
●発売元／（株）アルテア

HASEMI MOTOR SPORTS H-1



レーシングドライバー長谷見昌弘が、グループA・スカイラインと共に開発したレーシング・バケットシート。アグレッシブな走りにもドライバーをしっかりホールドする。
●価格／９万5000円
●発売元／ハセミ・モータースポーツ

GULL SPORTS GS1



ワイドなショルダーサポートとサイドサポートが身体を確実にホールドする。整体医学による理想の形状で身体のずれや不必要な沈み込みを防止。
●価格／8万8000円～９万8000円
●発売元／（株）ラブラーク

M's RS-022



大きく張り出したショルダー部が強い横Gから身体をホールドする。ヘルメット装着時のクリアランスを考慮したハイバック処理もなされている。FRP製リブモノコック。
●価格／8万5000円
●発売元／（株）オートルック

M's RS-012



ショルダー部のバックをサポートしてホールド感を確保しつつ、肩の動きをフリーにしたオールマイティタイプ。FRP製リブモノコックの採用で軽量、高剛性。
●価格／6万5000円
●発売元／（株）オートルック

M's RS-032



激しいステアリングワーク、サイドブレーキ操作の動きを考慮したショルダー形状。スラローム向き。FRP製リブモノコック。
●価格／8万5000円
●発売元／（株）オートルック

AB-FLUGピュアパッションフルバケット



本皮張りのバケットシート。ショルダー部、ヒップ部のホールド感は抜群だ。座り心地も良い。オリジナルカラーをオーダーできるのもうれしい。
●価格／26万8000円
●発売元／（株）アブフラッグ

ROCK'N BEAT RBラリー



ショルダー、ウエスト、サイド部の摩耗の多い部分にはエアーディンプルレザーを使用し、耐久性、ホールド性を向上させた。表面生地はスウェード地で肌触りが良い。
●価格／11万8000円
●発売元／ロックンビート

VISION COMPE-R II



COMPE-Rの基本性能をベースにしたCOMPE-R II。ホールド感を損なわずに少し大きめの設計。ストリート走行にも対応。カラーも豊富にそろっている。
●価格／７万8000円
●発売元／（株）テクニカスポーツ

VISION COMPE-R



身体をしっかりホールドしドライビングに集中するために全ての方向からのGを考慮して、タイトなホールド感を実現。強度抜群の完全モノコック構造。
●価格／７万5000円
●発売元／（株）テクニカスポーツ

SPORT HERNESS

arc パイロテクト タイプ1



ボディ取付各部はワンタッチで脱着可能なスナップインタイプ。長丁場のレースでも３インチの幅広いベルトが身体に負担をかけない。
●価格／２万8800円
●発売元／オートリファイン（株）

Sabelt インディ3inch



世界最速のインディカーに使用されているベルトをもとに、ツーリングカー、ラリーカー用に開発。５点支持５点取り付けタイプ。
●価格／５万4000円
●発売元／（株）オートランダム

Sabelt クラブマンB



プレスボタン式。ヨーロッパシートベルト規格REG16/03ECEに認可されている。４点支持４点取り付けタイプ。カラーは青・赤・黒。
●価格／２万1000円
●発売元／（株）オートランダム

WILLANS クラブ4 4×4



パラシュートハーネス造りで培った技術で確実なホールド、迅速な着脱を実現するウィランズ・クラブ4。４点支持４点取り付け。
●価格／３万7000円
●発売元／（株）エフイーティー

WILLANS スーパースポーツ4×3



F-1で使われているウィランズのレーシングハーネス。４点支持３点取り付けタイプ。カラーはブルーとレッド。リヤバックル付き。JAF公認。
●価格／２万1000円
●発売元／（株）エフイーティー

SEAT RAIL

CUSCO シートレール



いくらホールド性のよいシートでもシートレールにガタがあれば意味がない。CUSCOのシートレールは強化フレームを入れ、ガタつきを防いでいる。
●価格／１万5000円
●発売元／クスコジャパン

VISION シートスライダー



各メーカーのバケットシートがボルトオンワンタッチで取り付け可能。N1耐久やスプリントレースで得たノウハウが生かされ、ローポジション調整も可能。
●価格／１万8000円
●発売元／（株）テクニカスポーツ

Top Fuel ZERO1000 スーパーローポジションシートレール



ノーマルのシートポジションより着座位置が２～３cm下がる。専用アダプターによりどんなシートでも幅広く対応。
●価格／１万8000円（専用シートアダプター5000円）
●発売元／（有）トップフューエル

ドラゴン ローポジションシートレール



より激しいドライビングにはローポジションがベストだ。レカロ用、他バケット用がある。
●価格／３万円（レカロ用）、１万8000円（他バケット用）●発売元／（株）ドラゴン・モーター・エンジニアリング

SPORT HERNESS

GRACER スポーツハーネス



トータルチューンアップを提言するトラストのグレーサースポーツハーネス。トラストのロゴが安心感を与える。４×３と４×４の２種類。
●価格／２万1000円～
●発売元／（株）トラスト



ULTRA ステッピングモーター ドライブブーストゲージ
ステッピングモーター採用の最高級モデル。
●価格／5万5000円 ●発売元／永井電子機器（株）



ULTRA ステッピングモーター ドライブタコメーター
高精度・高速動作のステッピングモーター使用。80φ／8000rpm表示。
●価格／2万8000円 ●発売元／永井電子機器（株）



ULTRA スピードメーター4000
0～400m機能、トリップ機能を装備したモデル。
●価格／2万円 ●発売元／永井電子機器（株）



KAKIMOTO RACING タコメーター
1万回転対応のタコメーター。
●価格／3万9000円 ●発売元／カキモトレーシング（株）



KAKIMOTO RACING 300km/hメーター
純正交換ボルトオン。透過照明タイプ。
●価格／3万9000円 ●発売元／カキモトレーシング（株）



KAKIMOTO RACING 340km/h メーター
フルスケール340km/h対応。
●価格／3万9000円 ●発売元／カキモトレーシング（株）



Pivot PRSタコメーター
F1マシンの様にシフトチェンジモニターを装備。
●価格／1万8500円 ●発売元／（株）ピボット



Pivot スピードメーターSM-35
最大350km/hまで1km/h単位の高精度測定が可能。
●価格／1万8500円 ●発売元／（株）ピボット



GReddy 排気温度計
電子式エキゾースト・テンプ・メーター。60φ。
●価格／3万2800円 ●発売元／（株）トラスト



GReddy ターボメーター
ワーニング・ピークホールド機能付。60φ。
●価格／3万3800円 ●発売元／（株）トラスト



Tommy Kaira 3連サブメーター
排気温計・連成計・油温計。サイズはすべて52φ。
●価格／1万3000円～ ●発売元／（株）トミタオート



Tommy Kaira 300km/h ASSY
赤い文字が走りを集中させる。
●価格／25万円 ●発売元／（株）トミタオート



FIELD レブカウンター
アナログでは得られない正確さを実現。
●価格／3万8000円 ●発売元／フィールド技研（株）



AB-FLUG 330km/hメーター
GT-Rのパネルをさりげなく決める。
●価格／5万6000円 ●発売元／（株）アブフラッグ



JAM フルスケールスピードメーター
夜間照明の配光ムラがない。
●価格／4万5000円 ●発売元／（株）ジャム



STEALTH 300km/hメーター
取り付け簡単なスペシャルメーター。下取りの場合は3万8000円。
●価格／5万8000円 ●発売元／マップスポーツ



Ricoh Racing メーターコンプリート
スケールは320km/h、12000rpm、1.4kg/cm²。
●価格／12万円（下取り） ●発売元／リコーレーシング



DAMSEL 320km/hスピードメーター
GT-R用のシンプルなメーター。
●価格／4万5000円 ●発売元／セントラル20

METER PANEL



ZERO1000 カーボンメーターパネル
取り付け簡単。視認性も確実。
●価格／2万5000円 ●発売元／（株）トップフューエル



SALVA カーボン・メーターパネル
レーシーなコックピットに。
●価格／1万4800円 ●発売元／Mパーツコーポレーション



K's カーボンメーターパネル
カーボンファイバーの網目が美しいメーターパネル。
●価格／1万9800円 ●発売元／ケイズ



D.SPEED カーボンルック
コクピットをさらに精悍にする。
●価格／1万9800円（メーターパネルセット） ●発売元／（株）ディースピードインターナショナル

METER



HASEMI SPORTS ヴィジュアルパワー
23種類の車両性能情報など機能満載。
●価格／8万9000円 ●発売元／ハセミ・モータースポーツ



A'PEXi パワーメーター250ps&400ps
リアルタイムに馬力を表示する。
●価格／各3万8000円 ●発売元／（株）アペックス



HKS 46φメーターフード
あらゆる条件でメーターを見やすく。
●価格／4500円 ●発売元／（株）HKS販売



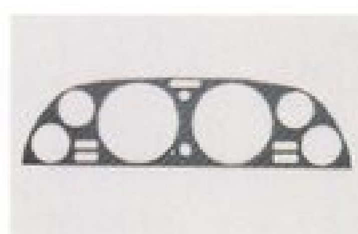
HKS DINサイズパネルタイプA
DINサイズのパネル。
●価格／8500円 ●発売元／（株）HKS販売



HKS 専用DINサイズパネル
46φの3連メーターパネル。
●価格／4500円 ●発売元／（株）HKS販売



NETWORK カーボンメーターパネル
GT-Rのインパネをよりレーシーに。
●価格／2万5000円 ●発売元／ネットワーク



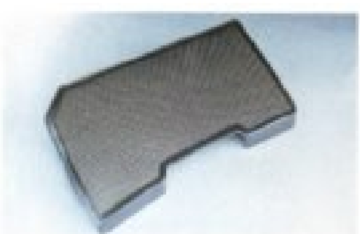
WORKS OKUDERA カーボンインパネ
ハードな走りにはハードなコクピットを。
●価格／9800円 ●発売元／（株）ワークス奥寺



AUTOBLAZE アルミメーターパネル
まさに走りをイメージさせるパネルだ。
●価格／1万2000円 ●発売元／（株）アウトブレーズ



AMR カーボンセンターコンソールパネル
N1耐久GT-Rにも装着されている。
●価格／3万円 ●発売元／エイエムアール



JAM カーボングローブボックスメーターパネル
取り付け簡単、ボルトオンタイプ。
●価格／2万3000円 ●発売元／（株）ジャム



NETWORK インダッシュタイプカーボンメーターパネル
ダッシュボードも有効に使いたい。
●価格／1万5000円 ●発売元／ネットワーク



Bee☆R 追加メーター専用フードパネル
さらにメーターを追加したい時はこれだ。
●価格／2万6000円（FRP）、3万8000円（カーボン） ●発売元／Bee Racing



STREAM メーターパネル
エアコン吹き出し口の下に取り付ける。
●価格／1万6000円 ●発売元／ストリーム



AB-FLUG A.M.C.
追加メーター用ユニット。
●価格／5万2000円 ●発売元／（株）アブフラッグ

クルマの状態をさまざまなカタチで知らせてくれるのがメーター類。クルマの状態を常に把握し走るためにこのメーター類を活用したい。エンジンをチューニングすれば、エンジンは極限状況に近く働いている。とすれば常に状況を知り、的確な判断を下すことは非常に重要だ。ただメーター類を追加しただけではクルマは速くならない。でも、速いクルマを正常に走らせるためには必要不可欠なパーツなのだ。装着はしっかりとやりたい。

METER

［メーター］

エンジンの状況把握に欠かせないパーツ群

METER



HKS 46φメーター電圧計
メーター表示範囲8～16Vのコンパクトメーター。
●価格／1万6000円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 80φ連成計ピークホールドメーター連成計・回転計
大径文字盤。
●価格／4万6000円（連成計）、4万円（回転計）
●発売元／(株) HKS販売



HKS 60φメカニカルメーター連成計
低価格の機械式メーター。文字は白とオレンジの2種類がある。●価格／1万2500円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 60φピークホールドメーター油圧計
精度・反応のよい電子メーター。
●価格／3万6000円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 60φピークホールドメーター油温計
低い温度から作動する油温計。
●価格／3万6000円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 60φピークホールドメーター水温計
ピーク値をすぐ確認できる水温計。
●価格／3万6000円 ●発売元／(株) HKS販売



VDO コクピット ガスコントロール
カラー表示のバキュームメーター。
●価格／1万1000円 ●発売元／(株) エフイーティー



VDO コクピット タコメーター
電圧式。測定可能範囲は0～7000、10000rpm。
●価格／1万6500円 ●発売元／(株) エフイーティー



VDO コクピット ターボゲージ
－1bar～＋1.5barまで測定可能。
●価格／1万5000円 ●発売元／(株) エフイーティー



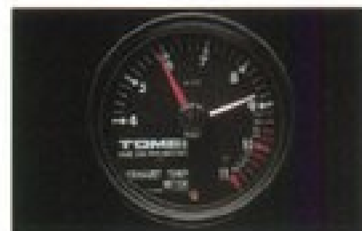
HKS 46φメカニカルメーター圧力計
コンパクトな46φの機械式圧力計。
●価格／1万3000円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 46φメカニカルメーター温度計
油温・水温の状態を確認。機械式。
●価格／1万3000円 ●発売元／(株) HKS販売



HKS 46φメカニカルメーター連成計
低価格の機械式コンパクトメーター。
●価格／1万2000円 ●発売元／(株) HKS販売



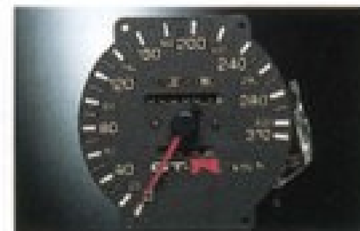
TOMEI エキゾーストテンプメーター
ムービングコイルの採用で高精度を確保。●価格／2万9800円 ●発売元／東名自動車 (株)



TOMEI A/Fメーター
大型60φのエア・フューエルメーター。
●価格／3万9800円 ●発売元／東名自動車 (株)



TOMEI ブーストメーター
視認性に優れた60φの大径メーター。
●価格／1万8500円 ●発売元／東名自動車 (株)



TOMEI フルスケールメーター
310km/hフルスケール表示のメーター。
●価格／5万円 ●発売元／東名自動車 (株)



VDO コクピット 油温計
測定可能範囲は50℃～150℃。電気式。
●価格／8000円 ●発売元／(株) エフイーティー



VDO コクピット 油圧計
電気式。直径52mmの油圧計。
●価格／8000円 ●発売元／(株) エフイーティー



MINE'S ボルトオン油温計
ホワイトメーターもある。
●価格／1万8500円 ●発売元／(株) マインズ・ウェイブ



MINE'S 320km/hメーター
純正では味わえないフルスケールメーター。
●価格／4万5000円 ●発売元／(株) マインズ・ウェイブ



VeilSide GT-R用メーター
GT-Rにぴったりのヨーロピアンタイプ。
●価格／1万5800円～ ●発売元／(株) ヴェイルサイド



VeilSide ヨーロピアンタイプメーター
ブースト計・燃圧計・排気温度計など各種。●価格／1万2800円～
●発売元／(株) ヴェイルサイド



VeilSide 340km/h フルスケールスピードメーター
ノーマルメーターの下取りで交換。
●価格／3万9000円（下取り）
●発売元／(株) ヴェイルサイド



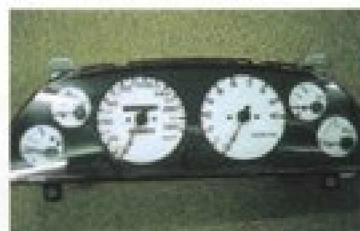
VeilSide メーターコンプリート
ノーマル、ヨーロピアンスタイルの2種類がある。ノーマル下取り。●価格／24万円（3連メーター付）
●発売元／(株) ヴェイルサイド



K's TAメーター
タコメーター。12000rpmスケール。
●価格／4万円（下取り）●発売元／ケイズ



K's 320m/h SPメーター
320km/hまで表示可能のスピードメーター。
●価格／3万3000円（下取り）●発売元／ケイズ



K's タイプNホワイトメーター
タコメーターの表示は10600rpmまで。カラーオーダーもできる。
●価格／16万5000円（下取り）●発売元／ケイズ



K's タイプLホワイトメーター
320km/h表示のメーター。3連メーター付き。カラーオーダー可能。
●価格／17万8000円（下取り）●発売元／ケイズ



MINE'S ホワイト3連計
ブースト計・油温計・電圧計の3連メーター。ボルトオン装着。
●価格／各1万8500円 ●発売元／(株) マインズ・ウェイブ



MINE'S ボルトオンブースト計
ノーマルのメーターに入れ替えて、ボルトオンで装着。
●価格／1万8500円 ●発売元／(株) マインズ・ウェイブ

ステアリングはクルマと乗り手の伝達パーツ。ただ単にマシンをコントロールするだけでなく、ステアリングにはさまざまな情報が流れてくる。カッチリとポジションをきめ、的確なサイズのステアリングに触れると、クルマとの一体感が沸いてくる。GT-Rの場合、標準ステアリングの出来もよいが、好みのステアリングに交換したい。といってもハイキャス4WDシステムのGT-Rである。標準とかけ離れたステアリングや、セッティングはコントロール性を損なうことになってしまうので注意を。

STEERING WHEEL

[ステアリング]

自分に合った太さ、握りを選ぶ クルマの操作感が見違える

MOMO SPORT



スポーツ走行時のドライバーの動きをスムーズにサポートする非円形ステアリング。35φ。
●価格／3万3000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

MOMO CORSE



タイヤの挙動を確実に伝えてくれる小径ステアリング「コルセ」。32φ／35φ。
●価格／3万3000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

MOMO VELOCE RACING



レース感覚いっぱいの小径ステアリング「ヴェローチェレーシング」。33φ／35φ。
●価格／2万8000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

MOMO GHIBLI 4



ブラックレザーの4本スポークが手に馴染むモモの逸品「ギブリ4」。36.5φ／38φ。
●価格／4万3500円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

NARDI GARA SPORT



F1マシンのステアリングをイメージ。先進のナルディテクノロジーを結集した。
●価格／2万8000円
●発売元／（株）エフイーティー

NARDI CLASSIC



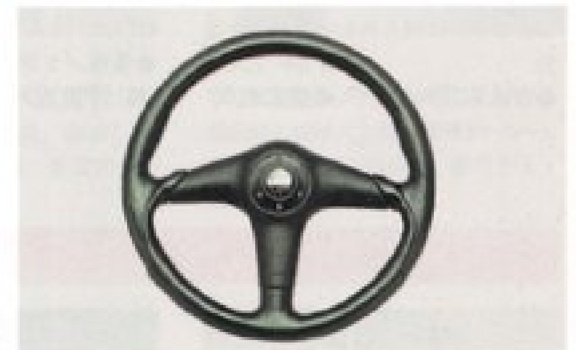
1968年の登場以来、根強い人気のロングセラー。センタースリットが美しい。33、36、38φ。
●価格／3万1000円
●発売元／（株）エフイーティー

NARDI GARA 3 TYPE 0



伝統美とグリップ感を高次元で融合。ハイテク&ハイタッチモデル。36φ。
●価格／2万7000円
●発売元／（株）エフイーティー

MOMO DAYTONA 3 SPORT



個性的なグリップデザインが美しい「デイトナ3シュポルト」。ブラックレザー　36.5φ。
●価格／3万9000円
●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド

Personal MONZA



F1テクノロジーを結集したハイパフォーマンス・ステアリング。レザー・イエローステッチ。35φ。
●価格／3万5000円
●発売元／（株）オートランダム

Personal GRINTA



ラテンの熱い走りを感じさせるイタリアンデザイン。33、35φ。
●価格／2万9000円～3万1000円
●発売元／（株）オートランダム

BBS LENKRAD SPORT-TYPE



レーシングテクノロジーを盛り込んだニュータイプのステアリングホイール。36.5φ。
●価格／3万9000円
●発売元／日本BBS（株）

NARDI 2000 TYPE 2



新世代のイタリアンフォルム。洗練されたデザインが機能美をリードする。36φ。
●価格／3万9500円
●発売元／（株）エフイーティー

NISMO 365B



極限のドライビングにも対応する高度な質感と操作性。36.5φ。
●価格／3万5000円　●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

NISMO 365A



使いやすさを徹底的に追及したステアリング。36.5φ。
●価格／3万3000円
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

ATC RC COMPETITION



強度、耐久性、操作性を高めた競技用ステアリング。36φ。
●価格／3万円～3万2000円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン（株）

ATC SPRINT TYPE C



イタリアンデザインが映えるカラフルなシリーズ。ブラックエアディンプル&バックスキン。35φ。
●価格／3万円
●発売元／ATCインターナショナルジャパン（株）

IMPUL 913 FOURTH



牛皮革を一本一本、丹念に巻き上げた高級ステアリング。モモ製。車検対応38φ。
●価格／4万8000円
●発売元／（株）ホシノインパル

IMPUL 913 EXPERT



イタリア製最高級カウスキンを使用。ディンプルが完璧なホールド感を生む。35φ。
●価格／3万4000円
●発売元／（株）ホシノインパル

IMPUL 913



最高級牛皮革巻き上げのトラディショナル・スポーツステアリング。車検対応36.5φ。
●価格／3万8000円
●発売元／（株）ホシノインパル

IMPUL 913Special



グループA、F3000、ニューツーリングカーレースで実力は実証済み。モモ製。バックスキン。35φ。
●価格／3万6000円
●発売元／（株）ホシノインパル

VICTORIA G-01



高剛性ステアリングG-01（ジー・ゼロ・ウーノ）。ハイパフォーマンスを低価格で。35φ。
●価格／2万3000円
●発売元／ヴィクトールジャパンS.p.A

TOMEI STEERING F-3



握った瞬間からしっくりと手に馴染む機能美を追及。レザーとバックスキンの2種。36φ。
●価格／3万4000円～3万5000円
●発売元／東名自動車（株）

HASEMI SPORT STEERING



長谷見選手の長いレース経験から生み出された本格派ステアリング。バックスキンタイプ。35φ。
●価格／3万2000円
●発売元／ハセミ・モータースポーツ

HASEMI SPORT STEERING



ツーリングカーレースから生み出された本格派ステアリング。レザータイプ。35φ。
●価格／3万円
●発売元／ハセミ・モータースポーツ

VICTORIA Grip S-II



未来感覚の最先端デザイン。カラーコーディネイトが美しい。3スポーク・4スポーク、36φ。
●価格／3万4000円～3万6000円
●発売元／ヴィクトールジャパンS.p.A

VICTORIA RACING



ハイスピードツアラーに求められるフォルムと機能を追求。36φ。
●価格／3万5000円
●発売元／ヴィクトールジャパンS.p.A

VICTORIA G-03 CORSA SPORT



イタリアの闘争本能を形にした独創のフォルム、エア・グリップのG-03（ジー・ゼロ・トーレ）。35φ。
●価格／2万7000円
●発売元／ヴィクトールジャパンS.p.A

VICTORIA G-02



独創的なイタリアンデザインを主張するG-02（ジー・ゼロ・ドゥーエ）。35φ。
●価格／2万5000円
●発売元／ヴィクトールジャパンS.p.A

ROCK'N BEAT RB TORINO II 35φ



エアディンプル加工でグリップと吸湿性を向上。シフトノブとカラーコーディネイトが可能。35φ。
●価格／3万5000円
●発売元／ロックンビート

M's SPORT STEERING



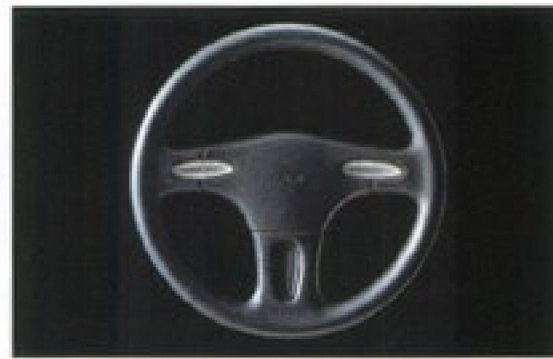
ハードなステアリングワークにも対応した5mm厚のスポークを採用。バックスキン、36φ。
●価格／2万8000円～3万円
●発売元／（株）オートルック

M's SPORT STEERING



5mm厚のスポークを採用。より高い強度を実現した。ナルディボス使用可。カーフスキン、36φ。
●価格／2万8000円～3万円
●発売元／（株）オートルック

NISSAN navan



贅沢な１枚ものの本革を使用。手にしっとりとなじむ操作感を達成している。
●価格／4万4900円
●発売元／日産自動車（株）

Black Racing PROTTYPE I



操作性と、ステアリングフィールの向上を目指し開発。走りの魅力をさらに加速させる。35φ。
●価格／3万2000円
●発売元／（株）アローエンタープライズ

AB-FLUG PURE PASSION STEERING D-LINE



手に馴染むカーフスキンを採用し、レースフィールを市販車で味わえる。MOMO用ボス使用。35φ。
●価格／3万6000円
●発売元／（株）アブフラッグ

ROCK'N BEAT RB TORINO 33φ



イタリアの小意気なデザインと豊富なカラーバリエーションが楽しめる。33φ。
●価格／3万5000円
●発売元／ロックンビート

ROCK'N BEAT RB TORINO 36φ



RBトリノの36φシリーズ。イタリア製。カラーは黄・赤・紫・茶・灰・黒。36φ。
●価格／3万5000円
●発売元／ロックンビート

QUICK SHIFT



PRO SPERICE DPシフター
ガタがなく、対振性も優れているDPシフター。
●価格／3万2000円
●発売元／プロスパイス



C's ショートストロークシフト
0～400m加速で0.5秒短縮を実現。
●価格／3万8000円
●発売元／（株）カメラード



MINE'S ダイレクトシフト
軽いシフト操作。ミッションへの負担も軽減。
●価格／1万8500円 ●発売元／（株）マインズ・ウエイブ



MINE'S クイックシフト
振動を徹底的に抑えた設計。
●価格／3万5000円
●発売元／（株）マインズ・ウエイブ



TOMEI スポーツシフト
超軽量。ショートストローク。デルリンシフトノブ付。
●価格／3万4000円
●発売元／東名自動車（株）



NISMO クイックシフト
瞬間的なシフトチェンジが可能。
●価格／3万円
●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）

PEDAL



OMP フットレストOA1867AL
アルミニウム素材のフットレスト。
●価格／5600円（ブルーアルマイト仕上げは1万2000円）
●発売元／（株）エフイーティー



OMP フットレストOA1866AL
ナビゲーター用フットレスト。
●価格／2万円
●発売元／（株）エフイーティー



LONZA ノンスリップペダルセット
雨や泥などで靴が濡れたときにもスベリを防ぐ。●価格／5800円～
●発売元／（株）オートルック



LONZA セラミックペダル
繊細で頑丈なセラミック製。各種。
●価格／2500円～
●発売元／（株）オートルック



LONZA ポリッシュペダルセット
高級硬質クロームメッキで耐久性抜群。●価格／5800円～ ●発売元／（株）オートルック



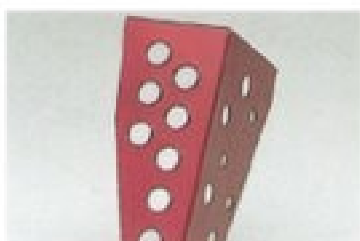
LONZA ペダルシリーズ
確実なペダルワークを約束。
●価格／1800円～
●発売元／（株）オートルック



IMPUL ブレーキ&クラッチペダル
トレッド型表面で濡れても確かな足元。
●価格／7000円
●発売元／（株）ホシノインパル



IMPUL アクセレーターペダル
アルミ製ベース。
●価格／6000円
●発売元／（株）ホシノインパル



LIGIER ドライバーフットレスト
純正取り付けボルトで簡単取り付け。ノンスリップ加工。
●価格／3500円
●発売元／TNDコーポレーション



CUSCO ドライバーフットレスト
安定した姿勢を保つために。
●価格／3500円
●発売元／クスコジャパン

SHIFT KNOB



LONZA アルミノブ（トワイライト）
シンプルな形状。アルミ削り出し＋トワイライトメッキ。●価格／3600円
●発売元／（株）オートルック



LONZA アルミノブ（クリア）
アルミ削り出しの低価格タイプ。
●価格／3600円
●発売元／（株）オートルック



LONZA アルミノブ（トワイライト丸）
アルミ削り出し＋トワイライトメッキ。丸型。●価格／4200円 ●発売元／（株）オートルック



LONZA カーボンアルミノブ
アルミ削り出し＋カーボンファイバー。10mmと12mm。
●価格／5800円
●発売元／（株）オートルック



NISMO シフトノブ
アルミ＆チタン製。
●価格／6800円～ ●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）



IMPUL スポーツシフトノブ（ブラックアルマイト）
ブラックアルマイト仕上げのシフトノブ。●価格／6000円 ●発売元／（株）ホシノインパル



IMPUL スポーツシフトノブ（アルミシルバー）
インパルのロゴが刻印されている。
●価格／6000円
●発売元／（株）ホシノインパル



LONZA アルミレザーノブ
アルミにレザーが巻いてある握りやすいモデル。
●価格／4200円
●発売元／（株）オートルック



ATC スプリント
ステアリングに合わせたい。
●価格／7000円～
●発売元／ATCインターナショナルジャパン（株）



Pivot スーパークイックノブ
画期的なショートストローク。
●価格／6500円
●発売元／（株）ピボット



Pivot スーパーグリップノブ
高いグリップ力の維持を助けるシフトノブ。
●価格／6500円
●発売元／（株）ピボット



TOMEI レザーシフトノブ
握り心地抜群のレザーノブ。
●価格／8400円
●発売元／東名自動車（株）



Navan シフトノブ
丹念に縫い上げられたガングリップタイプの秀作。
●価格／1万3400円
●発売元／日産自動車（株）



LIGIER WRCシフトノブ
WRCでおなじみの白い球形のシフトノブ。ホットな走りを。
●価格／3300円
●発売元／TNDコーポレーション



Tommy kaira シフトノブ
ロングとショートの2種類。
●価格／各9000円
●発売元／（株）トミタオート



CUSCO シフトノブ
手になじむまん丸タイプ。S=50、M=63、L=75mmの3サイズあり。
●価格／各3000円
●発売元／クスコジャパン

INTERIOR, THE OTHERS



ABBEY ROAD Iボルト
4点式シートベルトの装着に。
●価格／1800円
●発売元／アビィロード



Pivot レーシングイグニッションスイッチカバー
キースイッチにかぶせるだけ。
●価格／3200円
●発売元／（株）ピボット



Pivot レーシングホーンスイッチ
ハンドルを握ったままホーンを押せる。
●価格／3200円 ●発売元／（株）ピボット



LONZA フォーミュラホーンボタン
他とはひと味違うホーンボタン。
●価格／2500円
●発売元／（株）オートルック

EXTERIOR & INTERIOR

【エクステリア&インテリア】

走りを助け、気分を高揚させ ハイパフォーマンスカーを飾るアイテム

近頃のチューニング・スタイルはお洒落だ。中味だけの無骨なクルマはどんなスーパーパフォーマンスを誇っても魅力に欠けることもある。エンジンをいじり、サスペンションをいじった本格的チューンドマシンであればあるほど、周辺パーツを気にしてほしい。

これらインテリア&エクステリアパーツを手に入れることによって、市販GT-Rをオリジナリティあふれる個性的なマシンに変貌させられる。もちろんファッション目的としても重要なアイテムだ。

MIRROR



VISION エアロミラー
黒ゲルコート仕上げ。取り付けは簡単なボルトオンタイプ。
●価格／2万8000円
●発売元／（株）テクニカスポーツ



BOMEX エアロミラーTYPE II
TYPE Iより大きめにデザインされたTYPE II。
●価格／4万9000円（電動）、4万2000円（手動） ●発売元／（有）アリゲーター



BOMEX エアロミラーTYPE I
GT-Rをより戦闘的なフォルムに。
●価格／4万9000円（電動）、4万2000円（手動） ●発売元／（有）アリゲーター



GRACER Aero Style エアロミラー
いかにも速そうなエアロミラー。電動タイプ。
●価格／4万9000円
●発売元／（株）トラスト

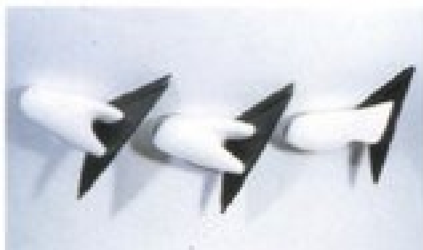


VeilSide 最高速エアロミラー
エアロパーツを取り付けたらミラーもエアロフォルムのものを。
●価格／4万6000円
●発売元／（株）ヴェイルサイド

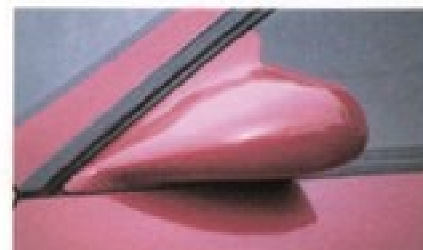
MIRROR



mistral エアロミラー
電動タイプは1万円アップ。シンプルなデザインだ。
●価格／4万8000円
●発売元／ミストラル



AB-FLUG Rector エアロミラーType-I、II、III
空気整流を十分に意識したフォルム。
●価格／4万円～
●発売元／（株）アブフラッグ



EAST BEAR ロックウェルR 電動ミラー
電動ながら低価格を達成したミラー。
●価格／2万8000円（電動）、1万9000円（手動）●発売元／（株）イーストベアー



TOP RUN エアロミラー
サフェーサー仕上げのエアロタイプミラー。
●価格／4万5000円
●発売元／トップラン羽生



NETWORK エアロドアミラー
スタイリッシュなエアロタイプミラー。
●価格／3万8000円
●発売元／ネットワーク

EXTERIOR,THE OTHERS



LONZA スモークレンズカバー
テールレンズに装着。クルマのリヤビューをドレッシーに。
●価格／2万円
●発売元／（株）オートルック



CUSCO ファッションフック
グループAの雰囲気満点の牽引フック。フロント用。
●価格／5000円
●発売元／クスコジャパン



LIGIER ファッションフック
グループAツーリングカーと同形状のフック。フロントビューをスパルタンに。
●価格／4000円
●発売元／TNDコーポレーション



TOMEI レーシングフック
カラーはレッド、イエロー。サーキットだけでなくストリートでも目立つ。
●価格／1万7000円
●発売元／東名自動車（株）



AUTOBLAZE トーイングブラケット
競技車両規則に適合する牽引ブラケット。
●価格／7800円（リヤ）、1万1000円（フロント）●発売元／（株）アウトブレーズ

EXTERIOR,THE OTHERS



(For GTS-t) AUTOBLAZE ライトジャケット
フロントビューをスポーティに。イエローとスモーク。
●価格／2万4000円
●発売元／（株）アウトブレーズ



ULTRA オートDIM
夜間走行、信号待ちに便利な車速感応の減光システム。
●価格／2万5000円
●発売元／永井電子機器（株）



HKS フルオートマチックライトコントローラー
自動減光、光度調整などライトスイッチ操作を不要にするコントローラー。
●価格／5万4000円
●発売元／（株）HKS販売



XEV SPORTS プロジェクターチューンアップキット
プロジェクターヘッドランプ、ロービームのチューンアップキット。
●価格／1万2000円
●発売元／（株）ジーベック

MINE'S GT-R



VX-ROM

下取り価格 **¥96,000**
下取り無し価格 **¥156,000**

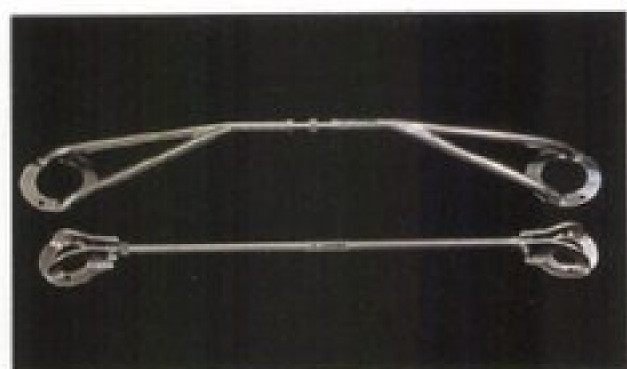
ビッグ キャパシティ インジェクター キット

(550cc/minインジェクター×6本、スペシャルVX-ROM)

コンプリート **¥358,000**
ノーマル下取り **¥298,000**
VX-ROM下取り **¥250,000**

スピードメーター 320km/h

¥45,000



ストラットタワーバー

(F・R)各**¥18,500**

スタビライザー

(F・R)各**¥39,500**



エスタスペシャル

(車高調整用溝付) **¥268,000**

エスタスペシャル サーキットバージョン

¥358,000
(ショートストローク F=10K、R=8K)

エスタ スポーツリンク

キット価格 **¥184,000**

〔アッパーリンクI(左右)¥32,000、アッパーリンクII(左右)¥24,000、ロアアーム(左右)¥72,000、テンションロッド(左右)¥56,000〕

Tボルトクランプ

1台分 **¥20,000**

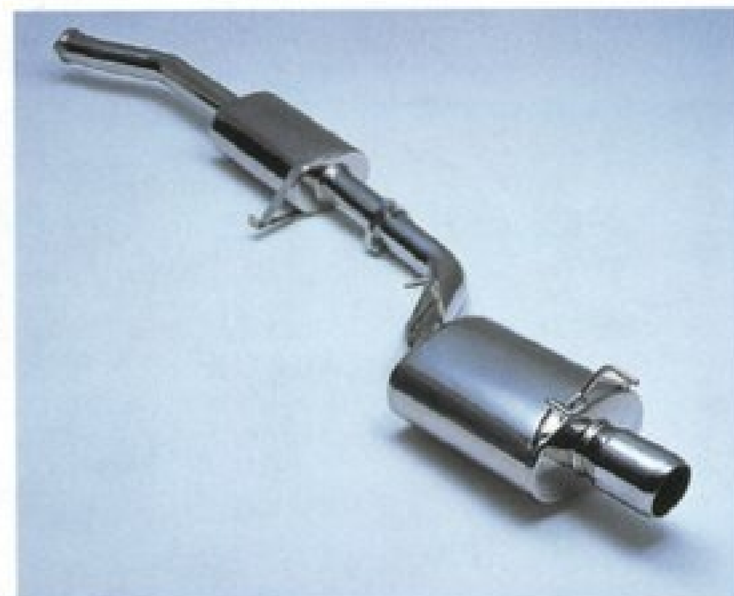


EQUIPMENT

FULL LINE UP



MOTOR SPORTS CREATOR
MINE'S
〒238-03 神奈川県横須賀市林5-7-25 TEL/0468-57-3313 FAX/0468-57-2708



サイレンスVXマフラー

¥168,000

(車検対応、ロ径80φ、テール形状115φシングル出し、ステンレス仕上げ)

VXエアフィルター

(CPチューン専用フィルター) **¥12,500**

リフレッシャー&リフレッシュオイル

(エアフィルター専用) セット価格 **¥3,000**

※エアフィルターとの3点セットでは¥14,500となります

LCD エキゾーストテンプメーター

¥44,500

LCD インジェクションメーター

¥39,500



ダイレクトシフト **¥18,500**

クイックシフト **¥35,000**



ホワイトメーター

電圧計、油温計、ブースト計 各**¥18,500**

(油温計、ブースト計はブラックタイプもあります)



ブレンボブレーキシステム

フロント用 **¥550,000**

・熱愛宣言・

Photos/Eiji Takeuchi、Text/Katsunori Itoh

オーナー達の肖像

速いから好き！ カッコいいから好き！
コイツを選んだ理由はいろいろあるけど
オレたちは心の底からGT−Rが大好きだ
コイツのいない生活なんて考えたくもない！
そんなGT−R党のライフスタイルを
タイプ別にまとめて一挙に公開してやるぜ！

我らGT-R党!!

前田道場

スポーツ選手代表 前田日明さん

身体を使うスポーツ選手には感覚的に「速いクルマが好き！」というヒトが多い。やっぱり強い選手は強い（速い）クルマに魅かれるものなのだろうか。そんなスポーツ選手の代表として登場してもらったのが、フェアレディZ31、ポルシェと乗り継いできた実力派プロレスラー前田日明さん。Z31に乗っていた頃は首都高でフェラーリBBと張り合った経験もあるほどのスピード狂だ。「試合が終わった日なんか、精神的に興奮して眠れないことが多いんだけど、そんなときはこれに乗って真夜中の高速道路をかっ飛ばすんだよ」と練習後のリングの上で話してくれた。

現在前田さんは、このGT-Rのほかにベンツも所有している。「道場に通ったり、そのへんの街中を走ったりするときはベンツで行動することが多いんだ。だから忙しいということもあって、最近はGT-Rに乗る機会が少ないんだよ」と残念そうにいう。

さて、さっそく前田さんご自慢のGT-Rを見せてもらおうと、クルマに近寄ってみると、なんかノーマルのGT-Rとは違うような感じが……。それもそのはず、前田さんは実はあの坂東商会とも親しくつき合っていて、このクルマのメンテナンスは全部任せているのだという。「坂東さんとはもう10年来のつき合いになるかな。ボクの試合のときにすっごい汚いヤジを飛ばすオッサンがいて、一度頭に来て追いかけたことがあったんだよ。まあ、そのときは捕まえられなかったんだけど、後日何かのイベントのときに見覚えのある顔のヒトがいるなあと思って声をかけたらそのヒトが坂東さんだったんだよ」と、ショッキングな出会いを語ってくれた。

だから、このクルマに付いているサスペンション、クラッチ、マフラーなどはすべて坂東商会で組んでもらったモノ。さらに、「今後は、ブレンボのブレーキを付けて……、ドリフトっていうのを練習しようかと思ってるんだよ」なんて意気込んでいる。そんな前田さんを見ていると、本当に走ることが好きなんだという気持ちが伝わってくる。Z31に乗っている頃、箱根ターンパイクのヘアピンでスピンをしたり、2台目のポルシェを買って1カ月半後に全損にしてしまったりという経験が、前田さんには恐怖として感じられなかったらしい。前田さんを見ていると、スポーツ選手っていうのは全員こんなふうにイケイケなんだろうかって思えてしまった。

SPEC SHEET

●エンジン
本体ノーマル　RS☆Rマフラー　強化インタークーラー
●サスペンション
圭オフィス・サスキット
●その他
強化クラッチ　イマージュ・ブレーキパッド


若手と一緒に。GT-Rはみんなのお気に入りだ



前田選手の試合日程は、☎03-3461-0257リングスまで

RフリークGT-ROMAN集団代表

オーナーの知恵袋

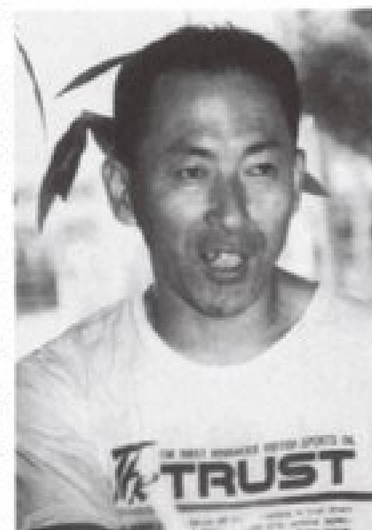
GT-Rのミッションは、他車種に比べれば決して弱いわけではないんだけど、できれば丁寧に扱ってやりたい。とくに1、2、3速はダブルコーンシンクロだからいいとしても、そうでない4速が問題だ。ちょっと雑に扱うとすぐに「ガリッ!」といってしまう。それから、サーキットをよく走るというんだったらブレーキ関係のメンテナンスをしっかりしておこう。ブレーキラインは付けてもそれほど効果が変わらないみたいなので、それだったらマスターシリンダーストッパーでも付けて、ブレーキを踏んだ時のフィーリングをアップさせた方がいい。また、エンジン、ミッション、デフのオイルは質のいいものを少し多目に入れてやろう。オイルの片寄りを防いでくれるんだ。街中だけを走るなら関係ないけど、山やサーキットにも行くならオイルクーラーは必要かも。月に一回くらいのエアフロの掃除も忘れずに。ブローバイが吹き返して汚れることが多いからだ。(川島・鷲津談)

GT-Rが好きで好きでたまらなく、「Rとの衝撃的な出会いで自分のクルマ人生は決まった」というヒトは多い。そんな生半可ではない情熱を持ったヒトたちを代表して、R32GT-Rだけのオーナーズクラブ「GT-ROMAN」の創始者、川島さんと鷲津さんにRに対する熱い思いを語ってもらおう。

まず、川島さんだが、彼は今までKP61、TE71、DR30、MZ20という車歴を経て、GT-Rのオーナーになった。「若い頃、ハコスカに憧れていて、いつかは乗ってみたいなあと思ってたんです。でも、昔はそんなクルマを買う余裕はありませんでしたからねえ……。で、何台か他のクルマを乗り継いでいるうちに、とうとうこのクルマが発表になったんです。いやあもう、どんなに無理をしてでも絶対に買うぞ! って思いましたよ」という川島さんだったが、現在ではすでにこれが3台目のGT-Rとなる。1台目はT3Gタービン仕様、2台目はノーマルタービンながらオーバーサイズのピストンでトルクアップ仕様。そして現在の3台目は、ブーストアップと補機類の強化、コンピュータ、オーリンズのスペシャルダンパーで、〝目指せサーキットの狼〟仕様となっている。


GT-ROMAN代表の川島さん

「3台も同じクルマに乗っていると、長所とか短所がいろいろわかってきて、どこのパーツをどのくらいの周期でチェックしたらいいかなんてのも体が憶えてるみたいなんです」というほどのGT-R通。ハイキャスのコンピュータが壊れやすいとか、インタークーラーホースが抜けやすいとか、GT-Rに関するノウハウをたくさん教えてくれた。


ゼロヨンお寿司屋さんの鷲津さん

川島さんはサーキットでクルマを走らせることが多く、それだけにチューニングも足まわりに集中している。「エンジン自体はノーマルでもパワーがあるんだから、ガンガン走っても壊れないように補機類を強化する程度でいいと思うんです。このクラスのクルマがサーキットで速く走ろうとするなら、やっぱり重要なのは足ですよ、足!」と強調する。

そんなサーキット派の川島さんに対して、エンジン内部にまでバリバリに手を入れまくっているのが鷲津さんである。鷲津さんは本業のお寿司屋さんを経営する傍ら、アバンス名東というチューニングショップと共同で愛車のチューンアップに励んでいる。東名自動車の鍛造ピストンを筆頭に、カム、コンピュータ、タービン……、ありとあらゆるところにチューンを施し、先日行なわれたゼロヨン大会ではなんと9秒台!! をマークしている。

「たった400mという短い距離を、いかに速く走るかということで毎日頭を悩ませています」というほどのゼロヨン好き。鷲津さんも昔からGT-Rに憧れ、絶対に買ってやろうと貯金までしていたのだが、それがいつのまにか結婚資金に早変わり。結婚後しばらくは他のクルマでおとなしい生活を送っていたらしいのだが、やはり欲望には勝てず生活に余裕が出てきたときに思い切って今のクルマを買ってしまったそうだ。今日まで、いったい何度エンジンを組み直したか憶えていないくらいRB26エンジンのことは知り尽くしている。

「もうここまでくると、並のスピードじゃ満足できないんですよ」。違うピストンを組んでみたり、コンピュータのデータ変更をしてもらったり、Rを速く走らせるためにいろんなことをやった。

川島さんと鷲津さんとでは、チューニングの方向性は全く別の世界のようだが、GT-Rを愛し、それをさらに素晴らしいクルマにしたいという気持ちは同じ。もちろんそのための情報収集にも余念がない。「パーツのインプレッションとかセッティングデータとか、ひとりで何度もテストなんてできませんよね。だから、このクラブに入って同じクルマに乗る者同士、情報を交換し合っているんです」と川島さんは語る。GT-Rに対して、思い入れたっぷりのヒトたちが集まっているからこそ、信頼性のあるたくさんの情報が集められるというわけなのだ。


川島さんのサーキット仕様GT-Rと鷲津さんのゼロヨン仕様GT-R

SPEC SHEET

(左) 鷲津号

●エンジン
東名自動車・87φ鍛造ピストン 86度カム HKSオイルポンプ アバンス名東オリジナルEXマニ アバンス名東オリジナル100φマフラー RRCサイレンサー チャージSPLコンピュータ 追加720cc×3

●サスペンション
KYBニューSR RS☆Rダウンサス

●その他
トラスト6速ミッション

SPEC SHEET

(右) 川島号

●エンジン
本体ノーマル HKSインタークーラー HKSオイルクーラー HKS・EVC HKS強化アクチュエーター HKS75φリーガルマフラー K&Nエアクリーナー チャージSPLコンピュータ

●サスペンション
オーリンズSPLダンパー テイン・スプリング 強化ブッシュ LSD

●その他
OSツインプレート TSダンサー ウインマックス・パッド N1ローター ナルディ・クラシック ブリッド・バケットシート

GT-ROMANとは

今回取材に協力してくれたGT-ROMANは、岐阜県にあるチャージというチューニングショップに事務局を置くBNR32GT-Rのオーナーズクラブ。月1回のミーティングと年2回のサーキット走行会、同じく年2回のツーリングを実行している。クラブ員の平均年齢は30歳くらいで、現在25人ほど在籍している。BNR32に関する情報を毎月のミーティングで真剣に交換し合っているのだ。GT-Rオーナーなら誰でも大歓迎だ。



GT-ROMAN事務局 ☎0582-75-0127チャージ内

我らGT-R党!!

バブル成金代表 山本俊夫さん



あの頃はよかったと思いながら、維持費に頭を悩ませている

GT-Rが発売されたのは、バブル真っ盛りの89年。大金が無尽蔵に沸き出てくるような勘違いをしていたバブリーなヒトたちはこぞって「高いクルマほどいいクルマ」と思い込み、われ先にと買いあさった。GT-Rもそんなひとたちの標的になったのだが、今回は発表会を見に行ったと同時に注文してしまったという山本さん（広告代理店社長）にバブル顛末記を聞いてみた。「このクルマが発表になったあの頃は、クライアントさんの数も多く、金銭的にもだいぶ余裕のある生活をしていたんですよ」と、山本社長は当時を振り返る。

知り合いのショップにクルマを預け、思いつくすべてのパーツを一度に付けてもらった。パーツ費と工賃を合わせるともう1台買える値段だ。しかも支払いはすべてキャッシュ！「高速道路では他のクルマをガンガン抜き去って、一人優越感に浸ってました」というくらい走るのが好きで、いまでもサーキット走行会などにたびたび参加しているらしい。「走り方が雑なんでしょうかねえ。タービンはこれで3つ目ですよ。一度F-SCOでエンジンブローさせちゃったし……」。クルマを壊しても、その1週間後には元通りに走っている。修理代金の支払いもキャッシュだ！

だが、そんな山本社長のところにも、ある日突然不況の波が押し寄せてきた。バブル崩壊で、仕事が少なくなってきたのである。「いままでが贅沢すぎたんだから、これがまあ普通の生活というんでしょうね。でも、普通の生活に戻ってみると、結構GT-Rっていうクルマは維持費がかかるもんなんですねえ……」。燃費が最悪、パーツ代は高い、工賃も高くつく……。「誰か買ってくれるひとがいれば、700万円くらいで売ってしまいたい」という。

バブルの波に乗って、思いきりのいい買い物をしてしまった山本社長も、最近ではすっかり反省しているようだ……!?



会社の宣伝カーとなりつつなる山本GT-R

SPEC SHEET

●エンジン
本体ノーマル　ニスモタービン　トラスト・マフラー　Ms エアクリーナー　ARCインタークーラー　ARCオイルクーラー　HKS・EVC　550ccメインインジェクター　BLITZ&セントラル・コンピュータ
●サスペンション
トキコ・ダンパー　タナベ・H150
●その他
OSツインプレート

悲惨な例はまだまだあるぞ

勢いだけでGT-Rの購入を決めてしまったものの、その後の支払いのことが頭にないひとは意外と多い。しかも、若ければ若いほどその割合は高くなる。ノーマルのままでは我慢できず、マフラー、足まわり、内装……と、簡単なところから順に手を加えていく。それらの支払いはすべてローンだ。で、ある程度のパーツがついて自分が納得するようなクルマになった頃には、月々の支払い額が毎月の給料より高い！　なんてことに……。

せっかく自分の理想のクルマを作り上げたのに、パーツ代を支払うためにそのクルマを売ってしまって、自転車通勤をしながら延々と続くクルマ&パーツ代のローンを支払っているという例も少なくないのだ。

ローンで大貧乏代表 高岡幸生さん



DINKSの身の上にもローンはやっぱり苦しい

憧れを具現化すべくコツコツと貯金をして、やっと手に入れたけど、金銭的にはやはり身分不相応。高額、長期のローンの波が日常生活まで押し寄せてくる。それでもやっぱりGT-Rと一緒にいられる幸せはなにものにも換えがたい。そんな「貧乏でも幸せ派」代表として、ここでは普通のサラリーマンである高岡さんに話しを聞いた。

高岡さんはスターレットやシビックを乗り継ぎ、節約に節約を重ねて購入資金を貯め、最後に最大の難関である奥さんを口説き、夢にまで見たGT-Rに手に入れた。

「でも、さすがにVスペックは買えませんでしたね。50万円余計に出してVスペを買うんなら、その50万円で自分好みのホイールとローターを買おうと思ったんです」。長い期間に渡って購入計画を練っていただけに、しっかりした考えをもっているのだ。

しかし、購入後4カ月経った今でも、全くのノーマルのまま。「なんかいろいろ厳しくて、なかなかパーツにまで手が回らないんですよね。買おうかな？　と思って奥さんに相談すると恐～い目で睨まれるし……。もちろん欲しいパーツはたくさんあるんですけどね」。高岡さんは、維持費をやりくりするのが精一杯で、今のところ新しいものを購入するには至らないという。

けれど、もちろんノーマルのGT-Rにだってそれなりの満足感はある。「運転がすごくラクだから、時々オレは天才だ！　なんて感じることがあるんです」。確かにこういう話はよく聞く。GT-Rを運転していて、そのあとハチロクなんかに乗ってみると、それまで自分の中にあったプライドが見事に崩されていくというのだ。

逆に不満な点はというと、他のGT-Rにたびたびアオられるということらしい。「この手のクルマでは宿命なのかも知れませんが、アオられているほうとしてはたまらないですよ。もしなんかあったらローンに修理費までプラスされちゃうんですから……」。お金をかけずに、大切にGT-Rを維持していくのは考えた以上にかなり大変なものといえそうだ。



かわいい奥さんにはやっぱり頭が上がらない

SPEC SHEET

●エンジン
ノーマル
●サスペンション
ノーマル
●その他
ノーマル

女性ドライバー代表 池辺康子さん



学生時代は筑波のマーチレースにも出ていたという池辺さん

GT-Rは男のクルマ！ という印象は強い。実際今回女性オーナーを探したところ、返ってくる答えは「自分のまわりにはいないねー」というものがほとんどだった。

ようやく探しあてた女性オーナー池辺康子さんは、幼稚園に通うかわいい娘さんをもつ、れっきとした主婦である。こんなクルマに乗っているのだからきっとまわりの主婦連中にも注目されているのではと思って聞いてみると「主婦ってクルマのことに興味ないから、まわりの奥さんたちはこれがどんなクルマがわからないみたいです」という。まあ、せいぜい言われても「赤いのね」とボディの色を指摘されるくらいらしい。

「最初は主人がジムカーナをやるために買ったんですけど、乗っているうちに飽きちゃったらしく、つい最近ランエボ2を買っちゃったんです。もちろん最初は反対したんですけど、そうなれば私がGT-Rに乗れるんだから、まあいいかなと思って……」といったいきさつで女性オーナーが誕生した。

「最初このクルマに乗ったときは、なんか重たい気がしましたけど、走り出すとロケットみたいに速いから今ではすごく気に入ってます」という。だが、ダンナさんがジムカーナ車両として使用していただけあって、強化クラッチや強化サスが入れられている。「確かに渋滞のときなんか、クラッチが重いからタイヘンですね。それに足が硬いから買い物をして家に帰ってくる頃には後ろに積んだ荷物がアチコチに散乱しちゃうんです」。主婦がこのクルマを足として使うには、やはりそれなりのデメリットがあるらしい。

奥さんとダンナさんは、大学時代ともに自動車部に所属。夫婦そろって「将来このコが大きくなったら、家族3人でチームを組んで、耐久レースにでも参加したい」と言っているほどのクルマ好きだが、現在全部で4台のクルマを所有していることに触れると「主婦として考えたら、ちょっと贅沢すぎますよね。運転する人は2人しかいないんだから、少しクルマを減らさないと……」とも考えているようだ。そうなってくると、分の悪いGT-Rはどうなるのだろうか。「このクルマは処分しません。これから街を快適に走れるように、少しずつチューン（デ・チューン？）していく予定なんですから」。主婦のGT-R改造計画は、どうやらこれからが本番になっていくらしい。



鮮やかな真っ赤のGT-Rは家族の絆か？

主婦の知恵袋

池辺さんのところのように、クルマ好きなご主人がいた場合、家庭の財布を預かる主婦としてはどうにも頭が痛い。そこで、池辺さんは、ご主人が何かクルマのパーツが欲しいと言ってくると、必ず条件として「家事をひとつやること」と言っている。結婚当初からそれを貫き、今では半分近くの家事をご主人が担当している。なかなか賢い奥さんだ。

また、小さい子供を乗せて走るときは、絶対にチャイルドシートは欠かせない。それと、街中でアオられないためにも、「子供が乗っています」という例のステッカーを必ず貼ること。池辺さんは、娘さんがもっと小さい頃はそのステッカーをリヤと両サイドの3面にわたって貼っていたそうだ。

SPEC SHEET

●エンジン
ノーマル
●サスペンション
オーリンズSPLダンパー　オーリンズSPLサス
●その他
リジット・強化クラッチ　マーベル・ブレーキパッド　ストラットタワーバー　東名自動車TMRホイール

ESPRIT SUPER TUNING

ESPRIT
SUPER SPORT

SKYLINE GT-R

HIGH POWER
HIGH PERFORMANCE
ESPRIT

TOP SPEED
320km/h OVER

SILVIA

HIGH POWER
HIGH PERFORMANCE
ESPRIT

TOP SPEED
287km/h
0-400m
12.4sec

SUPRA

HIGH POWER
HIGH PERFORMANCE
ESPRIT

TOP SPEED
302km/h
0-300km/h
34.0sec
0-400m
11.6sec

RX-7

HIGH POWER
HIGH PERFORMANCE
ESPRIT

TOP SPEED
310.6km/h
0-400m
12.6sec

0-400m 9.699sec

GT-R.SILVIA.SUPRA.RX-7.市販車ベースド・チューニングマシンの快挙。すべての記録はエスプリのために。



ACCOMPLISH PURPOSE.

エスプリGT-R.0-400m/9秒699の快挙。

シルビアでの筑波サーキットでのタイム・アタックによる1分02秒という驚異なタイム。SUPRAによる0-300km/h.34秒、最高速度320km/hオーバー達成。そして今GT-Rによって新たな記録が生まれました。エスプリ・チューニングマシンには、チューンド・カーの枠を超える特殊部品は一切使用しておりません。一般ユーザーが使いこなせるストリート・チューン。それが本来のチューニング・マシンだと私達は考えます。最高速・0-400m・サーキット、あらゆるデータを比較して下さい。それがエスプリのすべてです。エスプリでは、すべて自社テストマシンと同一のパーツとチューニングを施しています。エスプリのマシンに乗ること、それは紛れもなく記録に乗ること。エスプリでは常に記録という結果と信頼性をすべてのユーザーにお届けしたいのです。

美しさは速さのボルテージ、鈴鹿エスプリ

esprit

エスプリ〒513三重県鈴鹿市稲島町5-14-3
TEL 0593(82)4694 FAX 0593(82)4193
OPEN am10:00〜pm19:00 水曜・第2火木定休日

●通信販売によるご注文は商品の在庫御確認の上、商品代金＋消費税3%の金額に住所・氏名・電話番号・品名・数量を明記して現金書留にてお申し込みください。●広告表示価格に消費税(3%)は含まれておりません。
●業務販売も承っております。●通信販売振込口座/第三銀行 玉垣支店 普通口座345-943 カーショップエスプリ●ESPRIT1994 TUNIG PARTS CATALOGご希望の方はエスプリまで

JAM RACING SERVICE

(株)ジャム 〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6
TEL.03-3690-1647 FAX.03-3690-1990

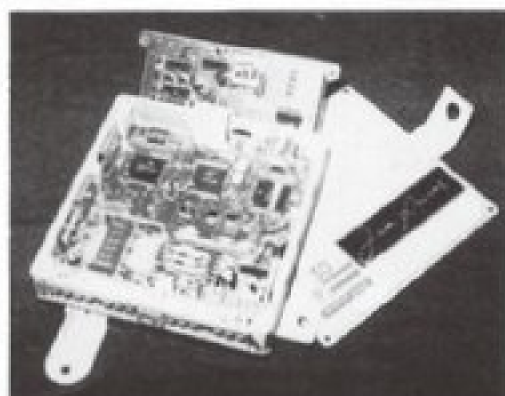


ジャムスポーツスペシャルコンピューター 無料体験

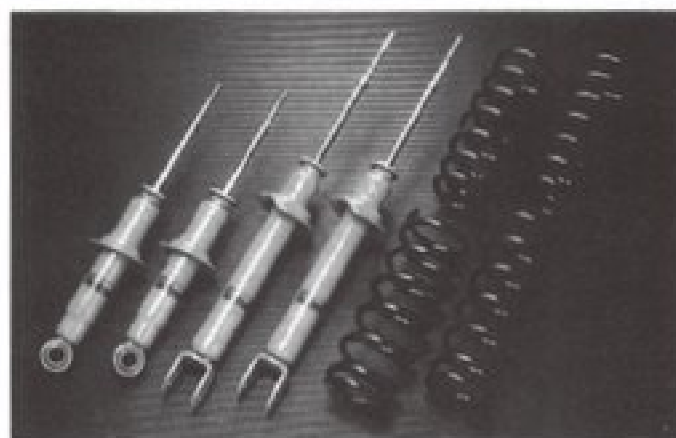
より多くの皆様にジャムスポーツSPL! コンピューターのGoodなフィーリングをどうしても体験していただきたいという思いでついに実現!!

「無料体験」ご希望の方は、住所・氏名・年齢・TEL・勤務先住所、名称、TEL・お客様の車の詳しい仕様・コンピューター番号・ROMナンバーを記入の上、免許証と車検証のコピーを添えて封書 or FAXにてお送りください。3〜5日以内にコンピューターがお手元に届きます。
その後、継続して使用される方は、製品到着後2週間以内にノーマルコンピューターと代金を送金または取扱店にお支払い下さい。

ジャムスポーツでは実車にてサーキット、高速テスト、一般道そして他社メーカーコンピューターとの比較テスト等を繰り返し、最終段階ではユーザーによるモニターテストを行ない、コンピューターを開発しております。ジャムスポーツは自信を持ってお薦めできる車種のみ発売しております。



スカイライン	GT-S	BNR32	RB26DETT	MT	¥86,000
スカイライン	GT-S	HCR32	RB20DET	MT・AT	¥86,000
			RB20DE	MT・AT	¥86,000
	GTS4	HNR32	RB20DET	MT・AT	¥86,000
スカイライン	GTS(R)	HR31	RB20DET	MT	¥86,000



SUPER SUSPENSION KIT
■スプリングの強度検討書付(改造車検対応)
■超低圧ガス式ショックアブソーバーフロント、リヤとも減衰5段調整式
■短い強化スプリングに合わせ、ショックアブソーバーのロット長を短く、スプリングの遊びを無くし、保安基準に適合する様に作りました。
■車高が約30mmダウンします。
BNR32・HCR32 各¥178,000



競技用車高調整式SPL KIT
■車高調整式
■カートリッジ式でなく一体式大容量ショックアブソーバーです。
■オーバーホール可能
BNR32 Ft10.0K Rt7.0K ¥272,000
〈セッティング範囲 Ft9.0〜12.0K Rt6.0〜8.0K〉
HCR32 Ft9.0K Rt6.0K ¥272,000
〈セッティング範囲 Ft8.0〜10.0K Rt5.0〜7.0K〉
ピロアッパーマウント 前後各¥33,000



ピロテンションロッド
■純正のゴムブッシュをピロボールに変更する事によりステアリングレスポンス・ホイールアライメント・ブレーキング時の安定性が向上します。
■ターンバックル調整式の為テンションロッドを着脱せず簡単く最適なホイールアライメントを調整する事が出来ます。
BNR32・HNR32 ¥67,000



FULL SCALE SPEED METER
当社のスピードメーターは純正メーターと同製法のため、夜間照明の配光ムラがありません。
BNR32・HCR32 ¥45,000



カーボングローブ ボックスメーターパネル
■穴を開けていないので、メーター類を任意の場所へ取り付け可能です。
■取り付け簡単、ボトルタイプです。 R32 ¥23,000



MUFFLER
GT-R (80φテールステンレス90φ) ¥98,000
GT-R (90φオールステンレス115φ) ¥210,000
GT-S (70φテールステンレス80φ) ¥85,000

メンテナンスは ジャムワークスにおまかせ!!

エンジンオイル交換からブレーキパッド交換・各メーカーのクラッチ・LSD・クロスミッションの組み込み、及び、取付をインパクトレンチを使わず、1台1台、丁寧に手作業にておこなっております。たとえば、クラッチ交換・ミッションオーバーホールの時には、ピカピカに洗浄の上、作業をおこなっておりますが、工賃はごく普通です。
●クラッチ及びLSDパーツは「TRD・NISMO・MAZDASPEED」を使用しています。
●クラッチ交換時、フライホイールの軽量バランス又はクロモリフライホイールの交換をお薦めします、



アライメント測定及び調整
当社のアライメント調整はフォーミュラーカー等でする超高精度定盤(黒御影石でできている鏡の様な板)の上に車を乗せて測定します。従って時間もかかってしまうのですが、超正確です。しかも工賃はごく普通です。
測定¥15,000 調整1ヶ所 ¥2,000〜¥3,000

クラッチ
OSツイン
¥203,000
(工賃・部品代込)

elf おすすめOIL
●HTX820(15W50) 5ℓ ¥18,000
WRCなど耐久レース用に開発された100%合成エンジンオイルです。

●HTX833(15W40) 5ℓ ¥19,000
超低フリクション・ロス、高油膜維持の特製を持ち、F-1・F-3000等で使用。スプリントレース用。

●HTX703(80W90) 5ℓ ¥18,000
非常に高い粘度指数、優れたEP特製を持っています。F-1用に開発されたギアオイルです。

工 場 設 備
工場スタッフ5名、工場内常時8台収容可能、エンジン組立室、シャーシダイナモ、アライメント測定用超高精度定盤(黒御影石製)、コーナーウェイトゲージ、空燃比計、データーレコーダ、ロムライター、スプリングテスター、旋盤、フライス、その他計測機及び加工機械多数。NEC、富士通コンピューター。
——運輸局・認証工場完備——

ブレーキチューン
WinmaX Project μ IMAGE SUPER SPORTS BRAKE PAD 10% OFF
パッド交換 ¥5,000
フルード交換 ¥5,000
ホース交換 ¥15,000
—— ブレーキパッド・ホース 各種取扱 ——

GT-R おすすめチューン
この高流量ターボコンプレッサーハウジングにすることにより、吸収効率がノーマルハウジング66%→72%になり、タービン性能を引き出す事が可能になりました。コンプレッサの効率が向上している為、高加給時の吸気温度上昇が少なく、エンジン性能が向上します。
ハウジング ¥30,000×2
(ニスモタービン対応です)
—— ニスモスポーツタービン ——
標準装着のニスモタービンよりも立ち上がりがよくなり、フラットなブーストの上がり方です。一番の特徴はスラストメタルが360°ある為、高加給時のスラストが出にくくなっています。
9月より ~~¥170,000~~ ➡ ¥158,000×2

クロスミッション
ワインディングやサーキットで有効なパワーゾーンにエンジン回転数を維持することが可能になり、加速性能を高めます。
ルート6 ¥260,000 トラスト ¥850,000
効果絶大

オイルクーラー
ニスモ ¥287,000
アールズ ¥245,000
HKS ¥130,000
(STDタイプコア)

WinmaX NISMO HKS ROUTE 6 IMAGE TRUST KAAZ EARL'S Project μ elf

FAX見積りシルテム
お客様が希望する商品名をFAXしてください見積り・在庫を記入し迅速に返送致します。もちろん、ご注文もお受けします。
オリジナルはもちろん他社製品についても、お気軽にどうぞ!

全国通販OK 1万円以上 全国送料無料
1万円未満 北海道・九州 ¥1,300 本州・四国 ¥900(離島は除く)



現金書留宛先 〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6
ジャム通信販売部
銀行振込先 東京都民銀行 亀有支店
当座 0542898 (株)ジャム
※広告の表示価格に別途3%消費税が加算されます。



インストラクター
日下部マイスター保雄

テレビでもおなじみのモータージャーナリスト。レーシングドライバー／チーム監督としても活躍し、路上で過ごす時間は長距離トラッカーにもひけをとらない。よきお父さんとしての威厳も保つスーパー・パパさんである。

全開講座

280馬力＋4WDマシンの走りをモノにせよ！

GT-R ドライビング必勝法

パワーはある！　速い！　限界は高い！　安定性も高い！　だが重い！
GT-Rで攻めるときは、これを頭にたたき込んでおく。
クルマのパフォーマンスを頼りに走っては、いけない。
最後は、自らの判断力とウデがモノをいう！

Text／Yasuo Kusakabe
Photos／Tetsuyuki Urabe, Hiroharu Sato

Hyper Tuning

STAGE 1　¥400,000

- ●HKS85φリーガルマフラー　●HKS EVC
- ●HKS パワーフロー　●ラムコ60φ 1.5Kスケールメーター
- ●HKS M40プラグ　●ZENITANI SPL C／P
- ●取付け工賃、セッティング込

STAGE 2

TA45S

STAGE 1＋¥850,000

- ●HKS TA45S KIT　●720ccメインノズル
- ●追加フュエルポンプ･フュエルライン
- ●EVC仕様変更　●C／P仕様変更
- ●取付け工賃、セッティング込

Version1 NISMO

STAGE 1＋¥450,000

- ●ニスモタービン ●C／P仕様変更
- ●550ccメインノズル
- ●強化アクチュエーター
- ●取付け工賃、セッティング込

STAGE 3　STAGE 2＋ヘッドチューン＋腰下O／H　¥1,000,000～

- ●オリジナルカムシャフト68°10.5リフト×2　●オリジナルSPLバルブガイド
- ●HKS 強化バルブスプリング　●ポート拡大、研磨
- ●HKS ストッパータイプメタルガスケット　●HKS タイミングスプロケット
- ●Gr.A用オイルポンプ　●エンジン脱着
- ●オーバーホール／バルブタイミング、バルブクリアランス他調整
- ●メタル等マイナーパーツ一式

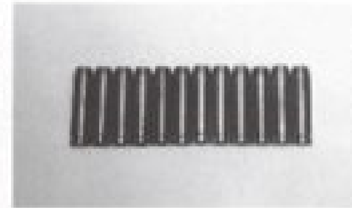
STAGE 4　STAGE 3＋応談にて仕様決定後お見積りいたします。

- ●スペシャルコンロッド　●HKS 鍛造ピストン
- ●ダミーヘッドボーリング　●アッセンブリーバランス
- ●チタンリテーナー　●その他

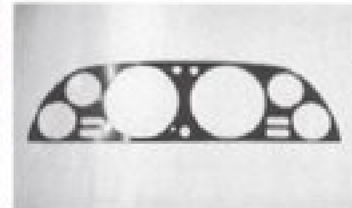
ZENITANI ORIGINAL PARTS



GTRオリジナルサスキット
（SPL仕様OK）***¥200,000***



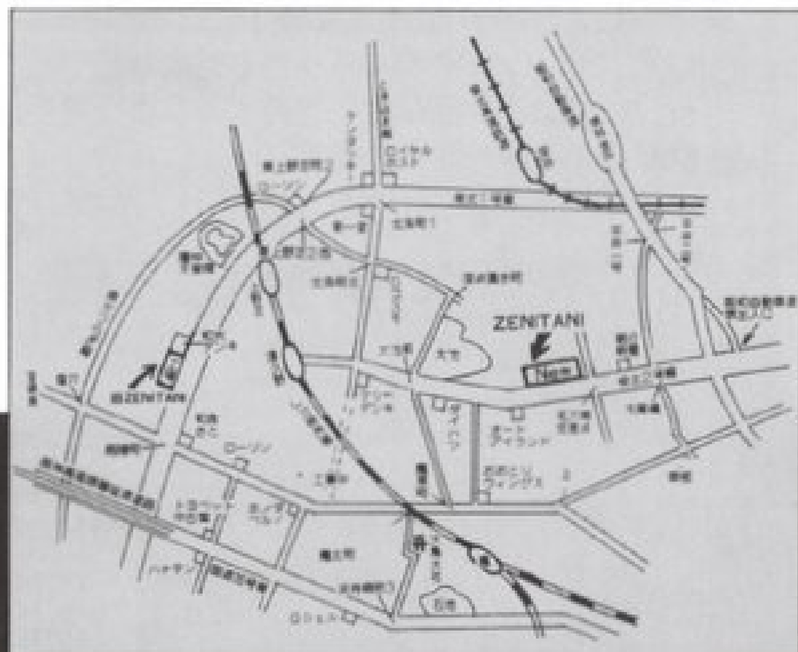
GTRバルブガイド ***¥60,000***
RB26DETT用バルブガイド
ニスモグループA GTRと同材質の超高強度バルブガイドです。従来のPBC製バルブガイドをはるかに越えた製品です。



GTRカーボンメーターパネル ***¥19,800***
カーボンファイバー製のパネルカバーです。
GTRのメーターをレーシーな雰囲気に変えます。
（シルビアS13用も製作可。カーボンケブラー製は、¥3,000UP）



GTRミッション･センタープレート
（超ジュラルミン製）**開発中**
何度オーバーホールしてもすぐ壊れる。
ミッションがうなってくる等の現象は、プレートの強度不足からくる歪みが原因です。

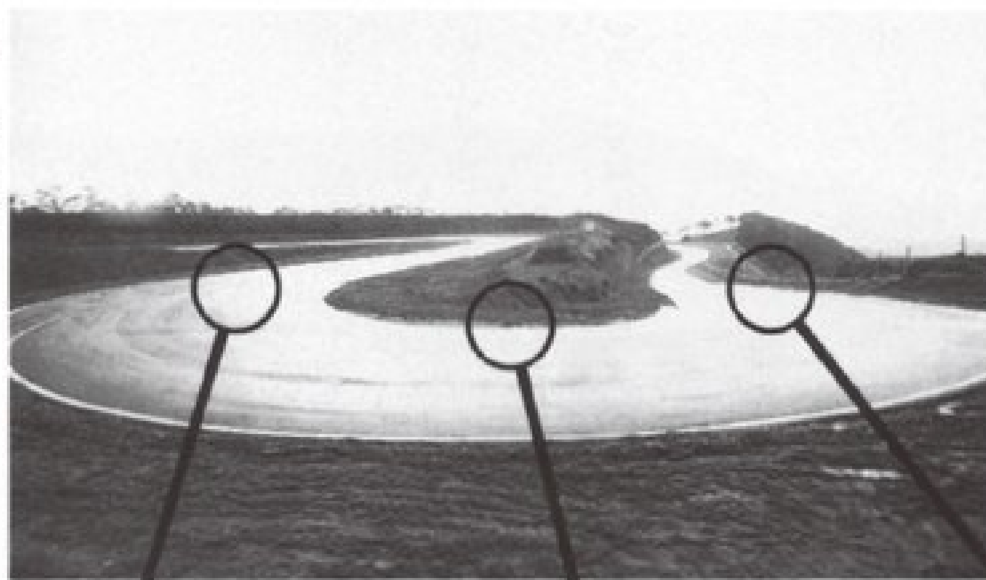


ZENITANI

（株）銭谷自動車
〒593 大阪府堺市毛穴町135-1
PHONE:0722-47-0001
定休日：水曜日　SHOP　9：00～22：00
FACTORY　9：00～18：00

低中速コーナー

アプローチは下りで頂点からやや上りになっている。完全なヘアピンで、その前のコーナーもヘアピンなので、アプローチラインも難しい。また下りのために前荷重がかかりすぎ、フロントをグリップさせるのがやや大変。



回り込んでいるコーナーを攻略するには……

コーナーが回り込んでいるとわかったら、まずスピードを落とす。そのために直線的ラインを探してブレーキングする。その後にもっともコーナーのインに寄れるポイントを見つける。GT-Rは許容範囲が広いので、これでもノーズがインを向いてくれるはず。次に、今、見つけたクリッピングポイントに対してコーナーを小さく回ってみる。このようなライン取りの場合、GT-Rは立ち上がりでややテールスライドを残してクリアできる。

グリップ走行

進入



ブレーキは早めに踏んで、とにかくフロントタイヤをグリップさせることを優先させる。ステアリングは急激に切らないで、徐々にグリップさせるように切り増していくのがグリップ走行のターンイン。ここで焦ってステアリングを急激に切ったりコーナーへのアプローチ速度が速かったりすると、フロントを落ちつかせるのが困難になる。つまり、急がば回れというのがグリップ走法のターンインだ。このためにコーナーもかなりアウトから入り負担を少なくする。

頂点



コーナーの頂点まで、つまりここでは、クリッピングポイントまでアクセルオフの状態を維持できるだろうか。簡単なようでなかなか忍耐が必要で難しい。写真は、ステアリングはまだ切り込んだ状態でホールドしているが、ここでは切り増しするようなことはない。もし、このポイントでもまだ大きく切り込んでいる状態ならば、最初のアプローチ速度が速すぎたか、あるいはアクセルを踏んでいるはずだ。これをチェックポイントとするといいだろう。

立ち上がり



アプローチ速度が適切で、クリッピングポイントでもわずかにステアリングを切り込んでいる理想的なグリップ走行のパターンができたならば、コーナーの後半ではアクセルを踏み込んでフル加速状態に入れる。このときにリヤがわずかに流れだすが、FR車よりもリヤの収束は早く、容易に修正できるのがGT-Rの特徴だ。ここでのポイントは、カウンターステアを早めに当てること。クルマを少しでも早い時間に前に進めるのが肝心だ。

ドリフト走行

進入



すでにクルマのリヤは流れはじめ、フロントタイヤは直進状態になっている。カウンターステアの準備をしているのだ。難しいのは、この時点ではすでにフロントタイヤに駆動トルクがいき、トラクションが発生し、アンダーステアになりやすいことだ。かなりのオーバーアクションでリヤを振り回しても、アクセルの使い方しだいでスピン・モードには入りにくい。大きなフェイントを使ったりアウトからちょっとオーバースピードで進入するのもリヤを流す方法だ。

頂点



ラインはグリップ走行と変わりはないが、前輪の動きに注目してほしい。カウンターステアを使ってリヤの流れを抑えているが、フロントタイヤは常にコーナリングラインをトレースしている。アクセルはちょっと踏み込んだ状態。これに応じてリヤはアウトに流れるのを維持できるのだが、ここでもフロントタイヤのトラクションに注意しなければならない。ここでのカットは、アプローチでのリヤの振り出しを大きくするために、オーバーにアクセルを踏んでいる。

立ち上がり



写真でもわかるように、ここまでオーバーアクションでリヤを振り出すと、逆にスピードが殺されてしまい、立ち上がり速度が遅くなる。そのためにクルマの位置がグリップ走行の場合に比べてかなり手前だ。スピンに陥らないためにアクセルコントロール（たいていはハーフスロットルとなる）でグリップを回復させるのと、カウンターステアでのリヤの収束に気をつける。タイヤのグリップと相談し、できるだけアウトいっぱいにふくらむラインを取るようにする。



ヤタイヤの旋回力が駆動力に負けて若干のリヤスライドを開始し、わずかなステアリングの切り増しで4輪ドリフト状態に入るためだ。これがFRドライビングの醍醐味だが、GT-Rでは、リヤタイヤのスリップを関知するとフロントタイヤに駆動力が配分される。つまり、せっかくテールがわずかに流れて4輪ドリフト状態に入ろうとする姿勢が、フロントタイヤでも駆動するために結果としてアンダーステアになる。

そのためにGT-Rでは、回り込んでいるコーナーでは、コーナー半径が小さくとも大きくともこんな特性があることを考えてドライビングしなければならない。

とくに見かけ上、ターンインのごく初期の段階ではフロントがしっかりとグリップしているように感じるので、コーナーの後半でのアンダーステアが余計に強く感じられる。

したがってGT-Rのコーナリングとしては、ラインを大きく取ることがポイント。GT-Rではリヤスライドを極力誘発しないために、旋回半径を大きくする、つまり、大きなラインを取ることでリヤのグリップ力を保つことが重要だ。こうすることでフロントタイヤのグリップ力を確保しながら最良のラインに乗せられれば、コーナーの後半ではややテールスライド気味になる。このときは、コーナー半径の小さいときにはターンインではアクセルオフし、フロントタイヤがグリップしたところでさらに前荷重になっていると、前後のグリップバランスが崩れて自然とテールアウト気味となるわけだ。

あるレベル以上になって、アンダーステアを強く感じはじめたら、ターンインの部分は自分の思っている以上にスピードを落とすことがポイントになる。

最終的なテールスライドになった場合は、フロント側が引っ張ってくれるので、スピン状態にはなかなか入りにくいのがGT-Rの特徴だ。このシステムがあるからこそ、GT-Rがスタビリティの高いマシンとしての評価を得ているのだ。タイトターンの場合は、コーナーアプローチで大きなフェイントなどを使いスピン状態を作りだす派手なドライビングも可能なのが、GT-Rのよさでもある。

タイヤをうまく使うために何をしたらいいかは、どんなクルマでも重要だが、ピーク状態のGT-Rではなおさらこれが重要となる。

フロントをグリップさせろ

GT-Rの場合は、フロントが重いこともあってアンダーステアになりやすい。しかも電子制御4WDシステムによりリヤがスリップするとフロントを駆動する。リヤスライドによるパワーオーバーステアに持ち込みにくい面もある。しかし、旋回半径を大きく取ってやると、このクセが出にくくなる。じわりとフロントをグリップさせるのはFF車の専売特許だが、GT-Rでもこのドライビングが応用できる。



電子制御4WDの特性をつかみ コーナリングラインを大きく取る!

基本走行特性チェック

安全指向の走り 速くて重いマシン!

GT-Rは、サーキットで勝利するために生まれた栄光のマシン。常勝のレリーフで飾られた初代GT-Rの歴史は、日本のレース史にひときわ輝かしい光りを放つ。そして2代目R32型GT-Rは、登場以来、1度も勝利の座を明け渡すことなくグループAの代名詞となる名車となった。GT-Rは、その時代に考えられるパッケージングのなかで、最良のものをチョイスして誕生していた。

R32型GT-Rは、コンパクトなスカイラインの2ドアクーペに大排気量4バルブDOHCツインターボを搭載し、このパワーを受けるために4WD化したマシンである。

その走りのパフォーマンスは、レースでの成績が物語るように、ひと言でいって、速くかつ操縦安定性に優れたものである。基本的には弱アンダーのステア特性をもち、高い接地力と確かなレスポンスを感じさせてくれるクルマに仕上がっている。

電子制御トルクスプリット4WDは基本的にはFRベースとなっているため、コーナー立ち上がりでその特性が強く出る。パワーをかけることによってリヤタイヤが徐々にスリップしはじめて初めてフロントタイヤにも駆動トルクを配分する。この駆動トルク配分システムにより、スピンに至るようなオーバーステアを回避し、操縦性と安定性という相反する要素を見事に両立させているのだ。

このようにコーナリングをはじめとして、加速時や高速走行時にフロントタイヤに駆動トルクを与え、クルマを安定させようというのがGT-Rのもつ基本特性なのだ。

さらに、速さと車重に合わせ、強烈な制動力を生むために4ピストンのブレーキを採用した。それでもブレーキはGT-Rの弱点のひとつといわれていたが、VスペックではブレンボFブレーキを採用し、さらにVスペックIIではタイヤを245/45ZR17とするなど、最終スペックではGT-Rはスキのないクルマとして完成の域に達している。

発進加速テクニック

急発進時には細心の注意をはらって!

GT-Rの車両重量は1480kg、Vスペック・モデルで1500kgもある。この重量で一級のパフォーマンスを得るために280馬力のパワーが与えられ、さらにこのパワーを吸収するための4WDシステムが強力なトラクションを生み出す。これがクラッチにとっては諸刃の剣となる。

この強力なパワーを伝達しているクラッチは、強化にも限界がある。とくに街中走行もしなければならない市販車では、クラッチ踏力もある程度軽くし、ミート時もスムーズにつながるようにしなければならない。このような制約のなかで市販車のクラッチ容量は決められているので、ゼロヨンなどの激しいクラッチワークでは消耗が異常に早くなる。

そのクラッチワークは、無理にホイールスピンさせるFR式のスタート方法をとるよりも、いったんクラッチをポンとつないで、そのあとでアクセルを踏み込んでターボエンジンのトルク特性を生かすスタートが無難だ。エンジン回転は、日常の街中スタートよりもちょっと高めでいい。アクセルを踏み込みつつ無理に半クラッチを使わないでスタートする。半クラッチの時間はほんのちょっとだ。当然、エンジン回転は落ちるが、そのままアクセルを踏めば、ベストではないがベターなスタートが切れる。

クラッチを強化したGT-Rでも、その性能を過信すると寿命は短くなる。クラッチは常に労ってほしい。

半クラッチ多用厳禁

ホイールスピンしないからといって半クラッチを多用するのは、みすみすクラッチを傷めているようなもの。クラッチミートはできるだけ短時間にとどめるのがポイントだ。具体的には、クラッチミートした瞬間にアクセルをちょっとだけ踏み込み、その後はクラッチをちょっと早めに完全にミートさせる。直後にアクセルを踏み込んでエンジン回転の下がりを防止するのだが、GT-Rは強大なトルクをもっているので十分に立ち上がれる。

コーナリング・テクニック

前後のグリップ力を感じとれ!

スーパーツーリングカーのなかでもこれまでにない異次元の走りを実現したのがGT-Rだ。事実、通常のドライビングでは、GT-Rの弱点を見いだすことは難しい。

GT-Rのサスペンションは、フロント、リヤともマルチリンク式独立懸架だ。これは、クルマの姿勢にかかわらずタイヤの接地状態を最良に保つために開発されたレイアウトで、当然のことに乗り心地よりも操縦性を重視している。操縦性と安定性を求めて、乗用車の常識からはかなり締め上げたサスペンションとなっている。通常域ではシュアなステアリングの応答性とグリップ力が期待できるのだ。

まず、得意とするコーナーは中速から高速コーナーで、しかもコーナーが回り込んでいないところ。こんな状況ではとてつもないスタビリティを誇り、ほかのクルマでは味わえない高い接地力と手応えのあるハンドリングを見せる。少なくとも一般公道で出会う場面では、相当に速いスピードでもまったくオン・ザ・レール感覚で走れてしまう。

高速コーナーが連続するような場合（ステアリングを左右に切り返して、その追従性のよさを見る）でも同様で、安定性はすこぶるよく、切り返しでもフロントは適度に鈍く、左右に首を振るようなことはない。さらにアクセルをオフにした場合でも前後のグリップ力変化が小さく、リヤが急速にグリップを失って滑り出すようなこともない。まず、こんな状況では世界最強だ。しかし、ドライビングミスをかなり許容してくれるとはいえ万能ではなく、オーバースピードは禁物だ。

では、回り込んでいるコーナーはどうだろう。GT-Rは、通常はFRでリヤの駆動力が不足するとフロントも駆動する4WDだ。

クルマのステア特性そのものとしては弱いアンダーステアにセッティングされており、徹底して安定サイドに振られている。弱アンダーステアは、コーナーの後半ではステアリングを切り増しする方向のステア特性だ。FRの場合は、ステアリングをちょっと切った理想的なスタイルで旋回できる。これは、リ

制動テクニック

ABSを理解し積極的に応用せよ!

無敵を誇るといってもいいGT-Rだが、GT-Rのクセとしてもっているコーナー後半のアンダーステアとともに、もうひとつ把握しておかなければならないのは、ブレーキングだ。

ブレーキは、フロントに4ピストン、リヤにも2ピストンのベンチレーテッドディスクを装着しているが、これに加えて当然のことながらABS（アンチロック・ブレーキ・システム）を備える。

ABSは、全制動時にロックを解除してタイヤを最大限に効率よく使おうというシステムで、ABSの経験のないドライバーが最初にABSを体験すると、あたかもブレーキが壊れてしまったかのような感じを受ける。そろそろブレーキがロックするかと感じられたときにいきなり、ブレーキペダルにガン・ガン・ガンというキックバックが伝わる。タイヤがロックしないために、よけいに制動距離が伸びてしまうような錯覚に陥る。これがABSの作動感と音だ。

ABSは、滑りやすい路面では威力を発揮し、タイヤのロックを防ぐためにステアリングが利くのが最大のメリットだ。また、最近のABSは、制御がかなり解析され制動距離も短くなっている。

もっともGT-Rは、重量級でしかもパワフルときている。つまり、いくらブレーキを強化し、ブレンボにしてキャリパー剛性を上げても限度があり、フェードしやすいということだ。

サーキットランでは、ブレーキタッチが持続するのはコースによっては最初の2～3周だけということもある。あとはブレーキの制動力は落ちるいっぽうで、踏んでも踏んでも減速しない傾向にある。

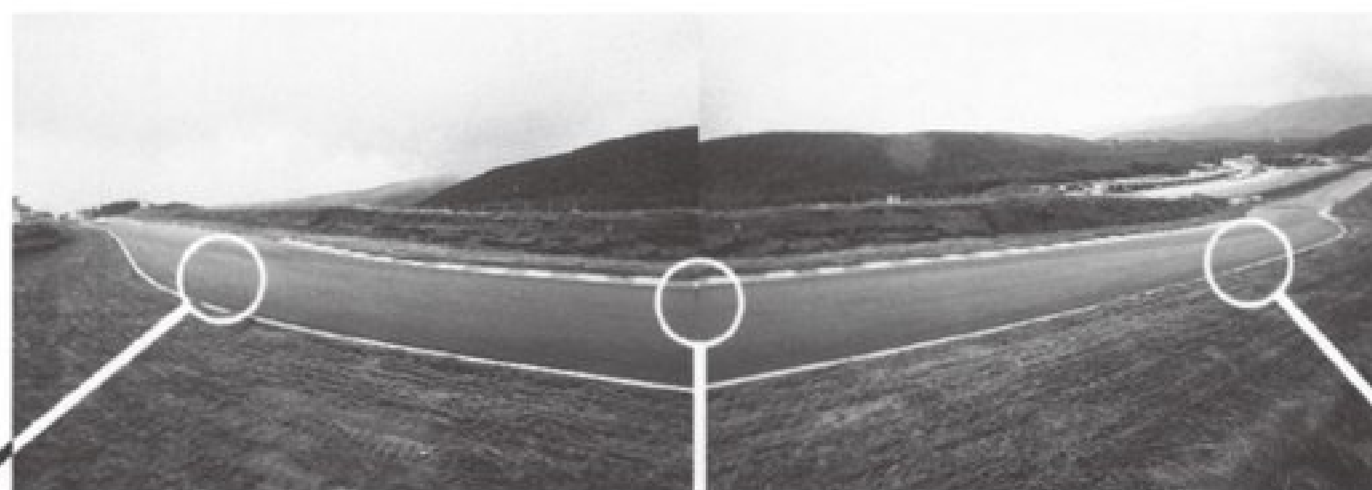
さらにABSまで作動しはじめると、止まる感覚からはるかにずれてしまう。ここで再度、ブレーキを踏みなおすとクルマはブレーキングゾーンのさらに奥に入ってしまう。こういうときは、踏み直しはせず、ステアリングを切ったほうが方向性が出せるので正解だ。これがABSのいいところなのだ。

そしてここで肝心なのは、そうなる前にブレーキを手前で優しく踏んで温存することだ。レースでも深く突っ込んだブレーキは、周回数が少ない予選か決勝レースの最初しか使わない。レース中はどんなドライバーもソフトブレーキを心がけている。これは、ブレーキをどんなに強化しても限界があるからなのだ。



ABSに慣熟せよ!

ABSは万能ではないが、うまく使うと本当に便利なものだ。本来、ドライバーが主役のレーシングカーでも、装着率はますます上がっていくだろう。雨の日のレースでは、ABSのお陰で微妙なブレーキングテクニックが過去のものになりつつあることを実感した。Vスペック・モデルは、ブレンボ製を使っており剛性がきわめて高く、乱暴に扱ってもアゴを出すことは少なくなった。ABSが作動したらステアリングを切って逃げることだ。



高速コーナー

高速で右ー左ー右とステアリングを切り返す三角形をしたコーナー。アプローチのライン取りしだいでブレーキングポイントが異なる。大きな半径をとる場合は、まず、かなり手前でブレーキングを行なう必要がある。

進入



高速コーナーはGT-Rにとって得意とするコーナー。ここでは３速の守備範囲のスピードで回るＳ字状のコーナーのアプローチを紹介する。コーナーに対してアウトいっぱいから直線的にラインを取り、この間にブレーキングを終了、クリッピングポイントを目指す。このコーナーでは、直線的なラインを取らないと効果的に減速できない。高速コーナーでブレーキングが必要なコーナーは、アプローチでラインを直線的に取り、ブレーキングを生かしたほうが得策だ。

頂点





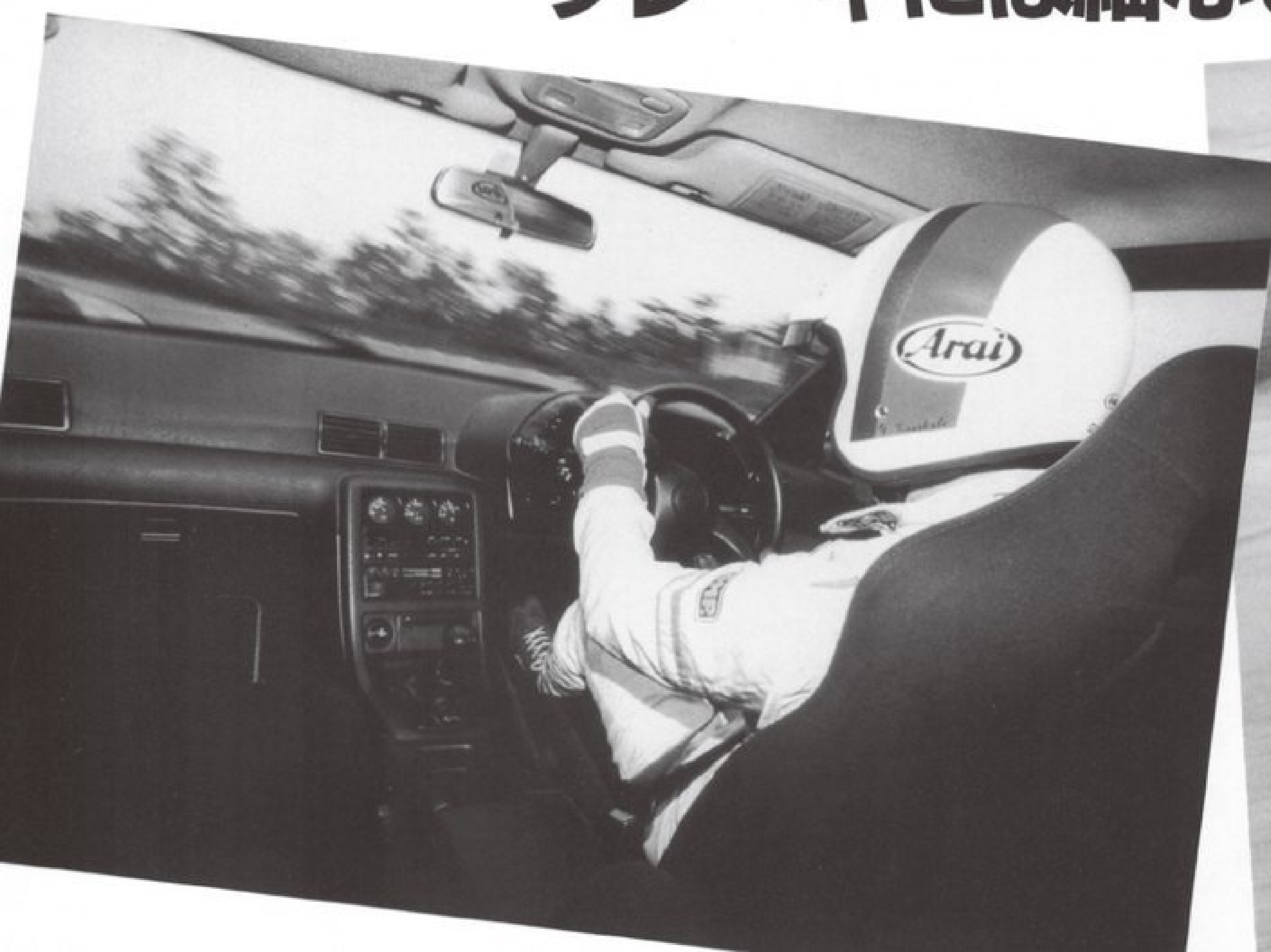
直線的アプローチでブレーキングを終了したら、今度はクリッピングポイントめがけてクルマをラインに乗せる。コーナー半径に合わせ急減速して小さく回るか、緩いブレーキングで大きな半径を描くかを決めるが、ここでは前者とした。クリッピングポイントをちょっと手前に置き、その代わりにラインを大きく取るために縁石をまたぐなどした。前半はシフトダウンで前輪荷重とし、前輪を軸として回れるようイメージする。写真上はアウト側から、下はイン側から見たところ。

立ち上がり



この写真では次の右コーナーに向けたラインを取っている。通過してきた左コーナーの立ち上がりではわざとふくらまず、次の右コーナーに対してのアプローチラインをアウト側としている点に注目してほしい。アクセルを全開にするのはちょっと遅れるが、全体として考えれば、コーナーを早く安全に回っているのが理解できるだろう。この時点では、ステアリングを右に切りつつあり、ようやくアクセルを踏みはじめている。GT-Rのトラクションは強力だ。

ステア操作の利くABS ブレーキには細心の注意を！





PowerMagic



ORIGINAL TUNING LIST

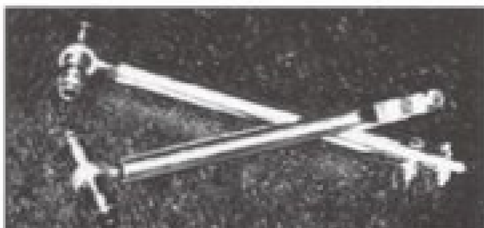
スープラ・ソアラ

SET1――ブーストUP
●コンピューター　●クリーナー　●プラグ　●VVCミニ
●ブースト計 …………………… ¥230,000
SET2――ブーストUPベース
●フォーミュラーキット又はトラストC7キット
●トラストインタークーラー　●レビック　●FUELポンプ
●EX TENP　●追加ホルダー　●アールズホース …………… ¥1,230,000

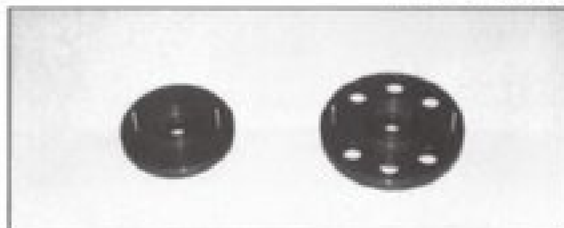
シルビア・180SX

SET1――ブーストUP
●コンピューター　●クリーナー　●VVCミニ　●ブースト計
●プラグ …………………… ¥210,000
SET2――ブーストUPベース
●フォーミュラーキット　●HKSインタークーラー　●インジェクター
●BIGエアフロ　●コンピューター　●FUELポンプ　●FUELデリバリー
●レギュレーター　●アールズホース …………… ¥1,260,000

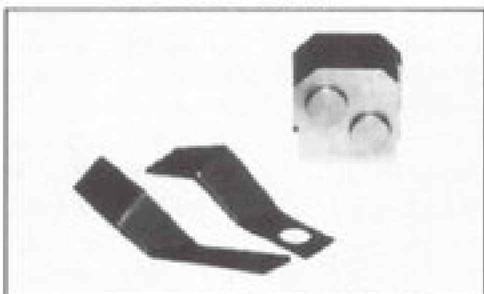
ORIGINAL TUNING PARTS



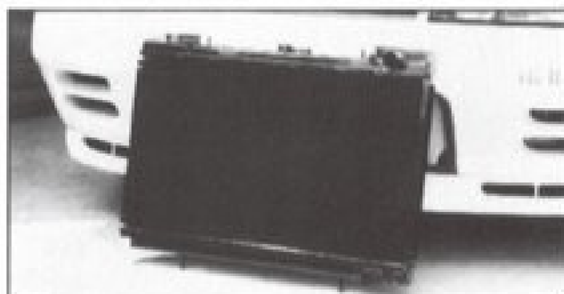
ピロテンションロッド ¥32,000
車種：R33、R32(GTR)、R32、Z32、Y32、S14、S13、PS13、A31



オリジナルアッパーマウント ¥49,000
車種：R32、GTR、R33、Z32(要加工)
(＊R33用は¥3,000アップ。)



マスターシリンダーストッパー
R32用 ¥12,800



大容量ラジエーター ¥98,000
車種：GTR、R33、S13、PS13、S14

ブーストアップからフルタービンまで予算に応じて製作いたします。

GTR改ニスモ *STEP1*

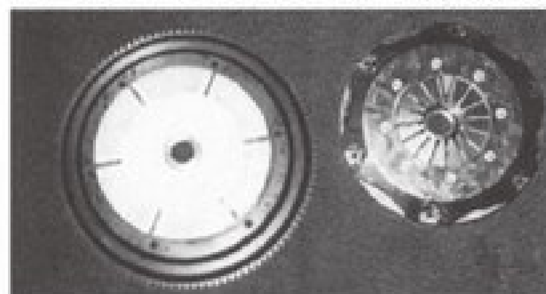
●ニスモタービン　●インジェクター　●コンピューター
●強化アクチェター　●カムスプロケEX……… ¥500,000

GTR改ニスモ *STEP2*

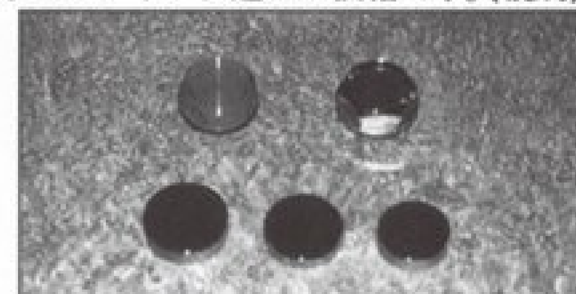
*STEP1*ベース(¥500,000)プラス
●IN EX66° カム　●カムスプロケIN
●メタルヘッドG／K…………………… ¥338,000
★ツインパイプ、ツインインタークーラーもおすすめです。

R33スカイライン

SET1――ブーストUP
●コンピューター　●クリーナー　●プラグ　●VVCミニ
●ブースト計 …………………… ¥204,000
SET2――ブーストUPベース
現在テスト中　●K27.2タービン　●TD-06H07.25Gタービン
※上記組合せ以外のセットもできます。セッティング込みの価格です。(税別)



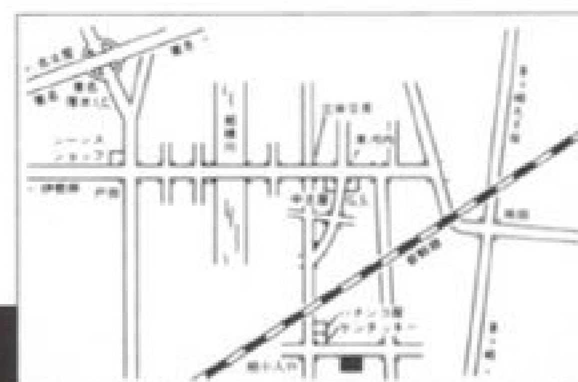
クラッチ交換各種いたします。
NISMO、TRD、OS技研、TILTON各車種用あり。
¥65,000～¥263,000
電話予約で待っている間に出来上がります。



アルミオイルフィラーキャップ(上) ¥9,800
車種：トヨタ(1JZ・2JZ)、ニッサン
キャップキャップ(下) ¥6,800～¥9,800
ブレーキ、クラッチ用キャップキャップ
車種：R33、R32、S13

★シャシーダイナモ、空燃比計　★公認車検受付中
★エンジン、ミッション、デフ、オーバーホール　★オリジナルコンピューター

R-E 雨宮　ÖHLINS　KKK Turbolader powered by BLITZ co　HKS
NISMO　EARL'S PERFORMANCE PRODUCTS　TRUST　Racing Development TRD　Pro-Shop for All-Tech Performance and Amusement AAKREAD AR



Racing spirits by MORI

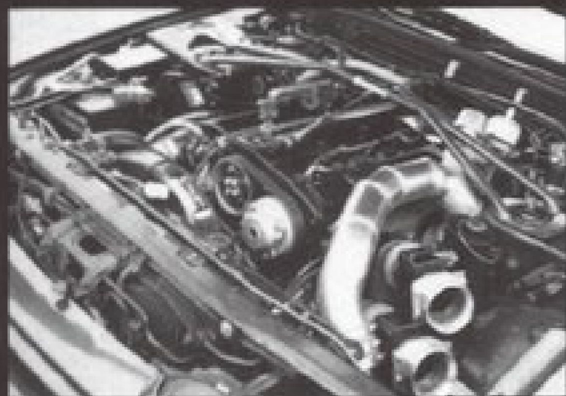
(有)オートサービスモリ　〒253-01 神奈川県高座郡寒川町倉見1116
OPEN AM10:00～PM8:00　定休日 日曜日、第3週月曜日
TEL.0467-74-0058　FAX.0467-74-0254

HKS TRD BLITZ NISMO TRUST A'PEX
OS GIKEN SOLEX TOMEI RS★R Omega

アバンスのオリジナリティーで ゼロヨンを斬る!



GT-R ストリート用エンジン強化チューン



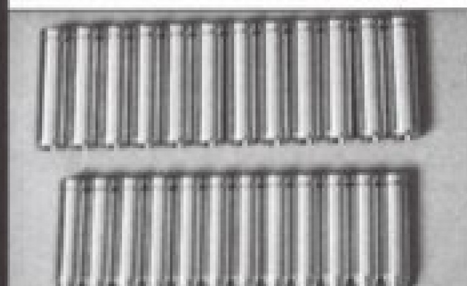
このエンジンは、高価なパーツ等を使ったレース仕様ではなく、あくまでもストリート用として考え、RB26の弱点を強化する事を前提にしております。

その結果 ブースト1.8kg/㎠にて タービンはT51S
最高出力 720.9PS 7600rpm
最大トルク 74.5kg・m 6180rpm
を発生しました。

ブーストUP及びタービン交換等でエンジンにトラブルの出た方や、トラブルが心配な方へ贈るコストを考えた仕様です。

《仕様》1㎜オーバーサイズピストン、クランクシャフトオイルポンプドライブカラー加工、バランス、66°加工カム×2、目盛付スライドスプロケ×2、リン青銅ガイド、ストッパタイプメタルG/K、バルブスプリングHiリフト用、ニスモオイルポンプ、E/g脱着OH工賃、OIL等含みます。

'93年12月 谷田部テスト走行にて 10秒20記録 **¥1,180,000ー** ◉タービン等別途



●RB26用リン青銅バルブガイド
1台分¥48,000

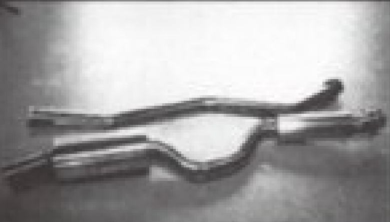


●カーボンファイバーパネル
(30×50㎝) ¥9,000



オリジナルフロントスポイラーGTR
カーボンタイプ 黒ゲルコート
¥38,000 ¥32,000

ステンレススポーツマフラー



GTR	90$^{\phi}$	¥240,000-
Z32	60$^{\phi}$×2	¥300,000-
ニュースープラ	90$^{\phi}$	¥240,000-
MR2	76$^{\phi}$	¥200,000-

空燃比計セッティング



¥50,000-

クロスミッション……長いローでライバルに差をつける。

	1速	2速	3速	4速	5速	6速	メーカー	
GT-R	2.782	1.938	1.506	1.178	0.920	0.777	トラスト	¥977,200-
	2.605	1.715	1.244	ノーマル	ノーマル	―	ルート6	¥387,200-
Z32	2.605	1.715	1.244	ノーマル	ノーマル	―	ルート6	¥387,200-
シルビア	3.221	2.270	1.635	ノーマル	ノーマル	―	ルート6	¥252,200-
180SX	2.730	1.745	1.240	ノーマル	ノーマル	―	ルート6	¥252,200-
R32GTS	2.818	2.076	1.665	1.308	1.000	―	TOMEI	¥282,200-

タービン交換、ハイカムによりパワーバンドがせまくなり、シフトUP時のターボラグを感じている方及び、パワーUPによりノーマルのギア比では1速がすぐ吹けきってしまうような方に特に有効です。

※上記価格にはパーツ代、工賃、OIL、ショートパーツ含みます。

GTRおすすめチューン:当社GTRで516.4PS

・ニスモタービン改、メインノズル550cc、550cc用CPU
・フェールチューブ、タコ足段つき修正
・取付工賃込み。ブースト1.4kg/㎠仕様

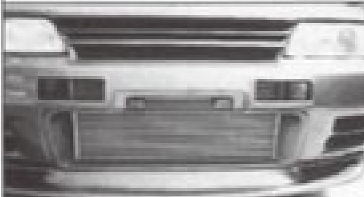
¥460,000ー

GT-R ノーマルE/g+T45S仕様

・T45Sタービン ・720ccインジェクター ・720cc用コンピュータ
・フェールポンプ ・ワンウェイバルブ取付

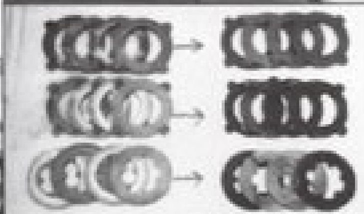
583.6PS(加藤学様) ¥877,000ー

GT-R インタークーラーショラウド



黒ゲルコート ¥20,000ー
カーボンタイプ ¥30,000ー

GT-R リヤデフ強化



ノーマルの溝入タイプから溝ナシタイプへ変更。スタート時の空転防止
工賃・OIL含む ¥74,000ー

オリジナルFRPパーツ

S30 ワタナベ9.5J+255/45もOK!! ¥23,000ー

Fフェンダー	¥35,000×2	Fバンパー	¥18,000ー
ドア	¥60,000×2	Rバンパー	¥18,000ー
ボンネット	¥50,000ー	2Gライトカバー	¥32,000ー

S130(ニュータイプ)

Fバンパー	¥43,000ー
Rバンパー	¥40,000ー
Fフェンダー	¥35,000×2
ドア	¥60,000×2
ボンネット	¥60,000

オリジナル75$^{\phi}$マフラー

GC10 GC110 2-1サポート付 ¥68,000ー
S31 2シーター 2by2 2-1サポート付 ¥68,000ー
GC210 211 ¥68,000ー 2-1サポート ¥18,000ー
S130 2シーター 2by2 ¥68,000ー 2-1サポート ¥18,000ー

オリジナル(S30、S130、GC10)
L型レース用等長タコ足





GC110、GC210

スチール	45$^{\phi}$	¥80,000-
	48$^{\phi}$	¥95,000-
	50$^{\phi}$	¥120,000-
ステンレス(みがき済)	45$^{\phi}$	¥180,000-
	48$^{\phi}$	¥200,000-
	50$^{\phi}$	¥220,000-

GC210 GC110 KHC130
スチール 45$^{\phi}$ ¥90,000-

全国から通販、TELローンOK! 詳しくはTEL下さい。

振込先 瀬戸信用金庫大森支店 (普)250-617 アバンス名東 代表者 太田正孝

'93年11月22日より町名変更になりました。

AVANCE名東

☎052-796-0271 〒463 名古屋市守山区太田井5番29号



消費税3%は別途加えさせて頂きます。 ◎只今、各パーツお買上げの方にNEWステッカー(銀)を進呈中 ●毎週木曜定休・第二、第四水曜日

明細諸元

スカイライン2ドアスポーツクーペGT-R	
型式	ニッサンE-BNR32
ボディ	2ドアクーペ
空気抵抗係数	0.40
前輪揚力係数	0.20
後輪揚力係数	-0.15
駆動方式	FRベース電子制御トルクスプリット4WD

エンジン

●種類/性能	
型式	RB26DETT型
種類	水冷直列6気筒DOHC
総排気量 [cc]	2568
内径×行程 [mm]	φ86.0×73.3
圧縮比	8.5
最高出力 [ps/rpm]	280/6800
最大トルク [kgm/rpm]	36.0/4400
燃料供給装置	ECCS
燃料消費率 [(g/ps・h)/rpm]	200/2800
エンジン長×幅×高さ [mm]	870×665×675
●シリンダーブロック	
シリンダーブロック	ディープスカート型
寸法	
高さ（クランク中心より）[mm]	188.35
全長 [mm]	621
ボア間ピッチ [mm]	#3～#4間98/そのほかは96.5
クランクシャフト	7ベアリング8カウンターウエイト
ジャーナル径 [mm]	φ55
ピン径 [mm]	φ48
全長 [mm]	721.3
メインベアリングキャップ	#1～#7ベアリング一体型
フライホイール重量 [kg]	9.05
オイルパン	アルミ合金製フロント減速機一体型/整流&2重バッフルプレート付き
●ピストンピン&コンロッド	
嵌合方式	フルフロート式
●シリンダーヘッド	
燃焼室形状	ペントルーフ型/4バルブ・クロスフロー
弁挟み角 [度]	46
●動弁系	
カムシャフト	
支持	7ベアリング
駆動方式	ベルト駆動
吸気リフト量 [mm]	8.58
排気リフト量 [mm]	8.28
弁駆動方式	カムシャフト直接駆動式
弁開閉時期	
吸気開（上死点前）[度]	7
吸気閉（下死点後）[度]	53
排気開（下死点前）[度]	63
排気閉（上死点前）[度]	7
弁すき間（温間）	
吸気 [mm]	0.51
排気 [mm]	0.44
バルブリフター	インナーシム式
吸気バルブ	
バルブ径 [mm]	φ34.5
ステム径 [mm]	φ6
排気バルブ	金属ナトリウム封入式
バルブ径 [mm]	φ30.0
ステム径 [mm]	φ7
●潤滑系	
エンジンオイル（工場出荷時）	#7.5W-30（SG級ターボ用）
オイルクーラー	水冷式
●吸排気系	
過給方式	ツイン・ターボチャージャー
コンプレッサー	T3型
タービン	T25型（セラミック・ローター）
最大過給圧 [mmHg]	約570（無鉛プレミアム時）
加給圧制御方式	電子制御スイングバルブ制御式
エアフローメーター	ホットワイヤー式
スロットル	6連式
マフラー容量	
プリ [ℓ]	7
メイン [ℓ]	16
テールチューブ外径 [mm]	59×83（楕円）
●燃料系	
燃料供給装置	ニッサンEGI（ECCS）電子制御気筒別噴射
高回転時燃料カット [rpm]	約8000以上
燃料ポンプ	燃料タンク内蔵電動ローラーベーン式
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
燃料タンク	樹脂製
容量 [ℓ]	72
残量警告時有効量 [ℓ]	約13
燃料計E指示時有効残量 [ℓ]	約8

コンセプト

スポーツセダンの究極の速さに挑む！

GT-Rという名前を使うには、このBNR32型発売までの日産には、大きなこだわりがあった。ちょっと速いくらいのクルマではGT-Rの名前は与えられない、究極の走りのパフォーマンスをもちえてこそGT-Rである……と。KPGC110型を最後にスカイラインのラインアップからGT-Rの名前が途絶えて以来、モデルチェンジを重ねるごとにGT-R復活に対する周囲の期待感は高くなっていった。そのいっぽうでスカイラインは、大きく重いクルマに変わりつづけた。

渦巻く期待感のなかでの究極の走りに対するこだわり――BNR32型GT-R誕生の原動力は、まさにこの思いのなかにあったといっていい。

『ターボ4WD・GT-R開発中』とのうわさは、早い時期から流れていた。ターボ・エンジンがごく一般的なものとなり、4WDが多くのクルマに取り入れられる時を経るなかで、GT-Rに4WDシステムが採り入れられたのは当然の成りゆきだった。ハイパワーを4輪で受け止め分散させ、限られたタイヤ能力を最大限に、かつ最適に使う。GT-Rの走りは、ここに集約されている。


ステアリング径、リム径までシビアに煮詰めたGT-R

さらに根本的なことで付け加えれば、R32型スカイラインの開発陣が大英断を下し、ぜい肉をそぎ落としてダウンサイジングを敢行したことも欠くことのできない要素となっている。これは、スカイライン史上のなかでは一大変革であり、R32型スカイライン自体が明確にスポーツセダンを目指していたことの表れでもある。このような大きな考え方の転換がなかったら、R32型にGT-Rと名の付くモデルはなかったかもしれない。

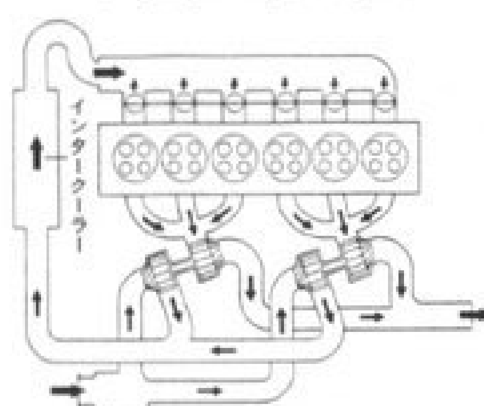
他を圧する動力性能、高い限界性能と安定性、そして操る楽しさ――究極のスポーツセダンとしてGT-Rは、ずばり、〝速さへの挑戦〟を開発コンセプトにおき、見事に速さをモノにしたクルマなのだ。

エンジン

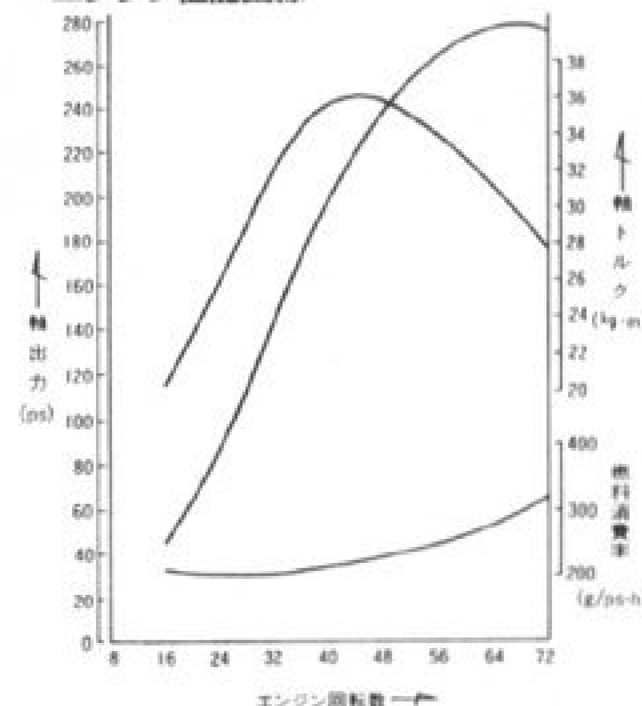
高出力高回転化に技術を結集！

GT-Rの速さの源となるエンジンは、RB26DETT型水冷直列6気筒DOHCだ。総排気量2568cc、ボア×ストローク86.0×

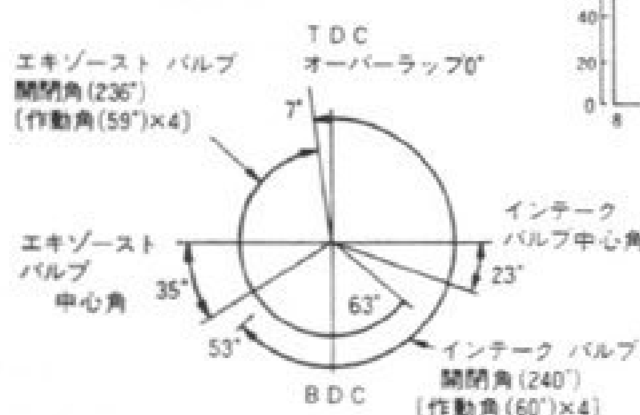
ツインターボシステム



エンジン性能曲線



バルブタイミング



エキゾーストバルブ断面図



Text/Akitaka Misumi Photos/Yuki Sawada

目指したものは至高の走り！ 最速マシンGT-Rのスーパーメカニズム&スペック

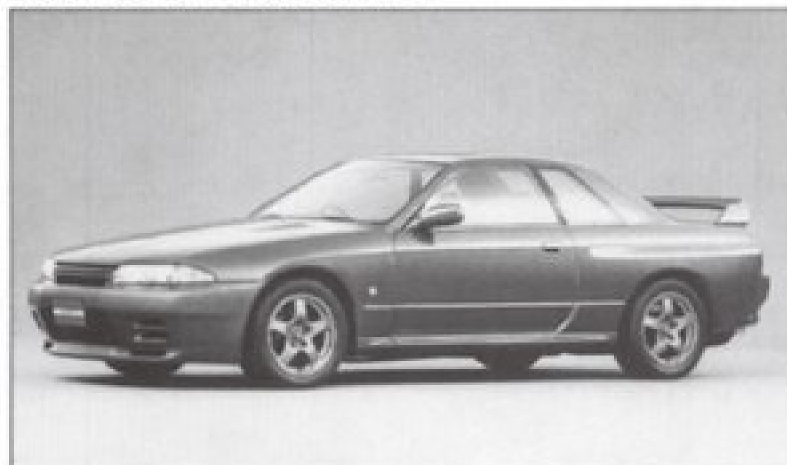
THE SUPER MECHANISMS AND SPECIFICATIONS OF SKYLINE GT-R

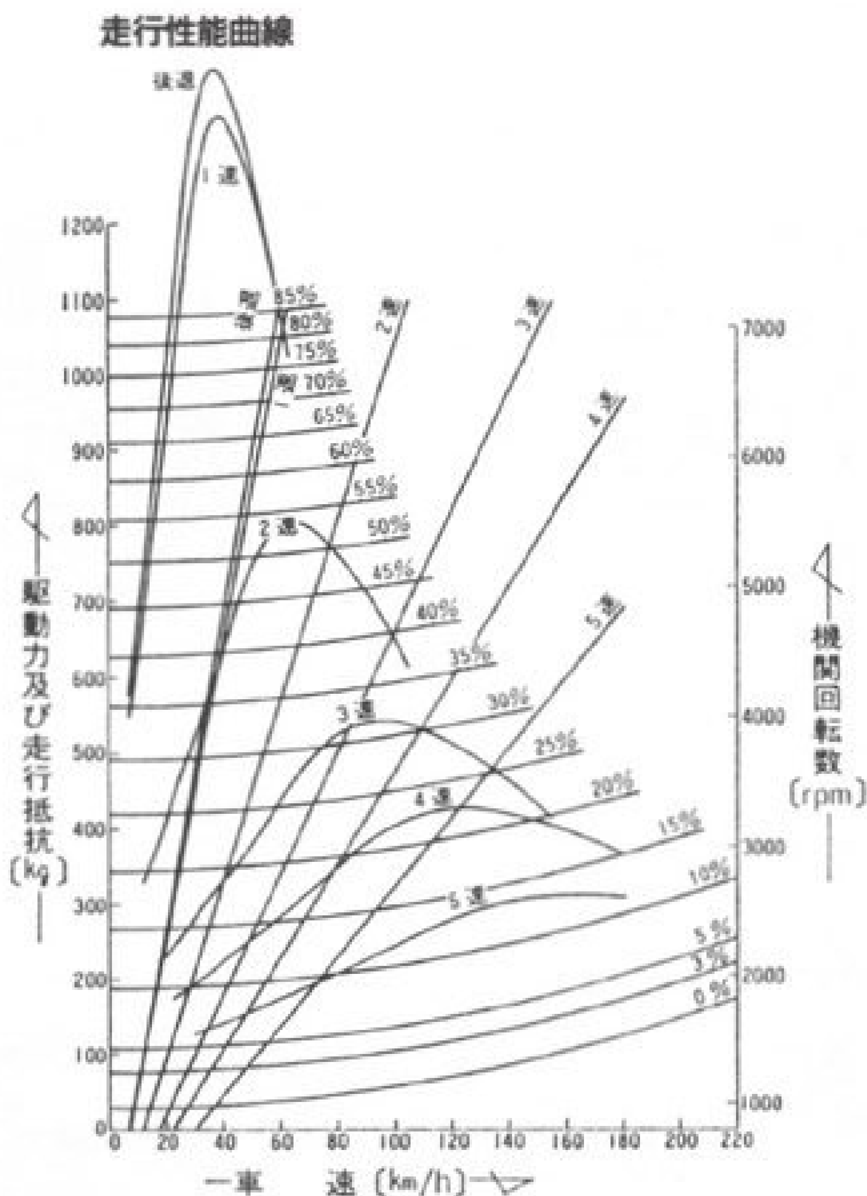


**速さに挑んだマシン──GT-R
走るためのすべてのメカニズムが
磨かれ鍛え上げられ
研ぎすまされ
乗り手のマインドに訴えかけてくる
圧倒的な速さと限界の高さ、扱いやすさ
GT-Rはこの究極のテーマをモノにした**

グループAレース4年連続完全優勝記念モデルのVspec II。45タイヤを装着

待ちに待っていたマシンが89年8月に登場





主要諸元

グレード	GT-R	GT-R	GT-R	GT-R・Vspec	GT-R・VspecII
発売月日	'89年8月21日	'91年8月20日	'93年2月3日	←	'94年2月14日
内容	約16年半を経て、スカイラインに"GT-R"が復活。開発コンセプトは"速さへの挑戦"。280馬力パワーと電子制御4WDをベースに走る楽しさ、操る楽しさを徹底追求。全日本ツーリングカー選手権参戦も宣言。	シリーズのマイナーチェンジ。GT-Rについてはセンターコンソールがシボ仕上げとなったほかサイドインパクトビーム装備、SRSエアバッグをオプション設定するなど、安全装備の強化がメイン。車重が50kg増加。	操作性を向上させるためクラッチ形式をプッシュ・タイプからプル・タイプに変更。これによりクラッチカバーの取り付け荷重が750kgから850kgとなった。	Vspec発売。Vspecは、グループAレース3年連続優勝記念モデルで、イタリア・ブレンボ社のブレーキ・システムとブリヂストン・ポテンザRE010の17インチ・タイヤ、BBS社製鍛造アルミホイールを装着。	グループAレース4年連続完全優勝記念モデル、VspecIIを追加。Vspecをベースに偏平率45%のタイヤを装着したモデルで、タイヤはブリヂストンのポテンザRE010。トランクフードに専用ステッカーがつく。
車台番号	BNR32-000001~	BNR32-212001~	BNR32-300001~	←	←
全長×全幅×全高 [mm]	4545×1755×1340	←	←	4545×1755×1355	←
ホイールベース [mm]	2615	←	←	←	←
トレッド前/後 [mm]	1480/1480	←	←	←	←
最小回転半径 [m]	5.3	←	←	5.5	←
室内長×室内幅×室内高 [mm]	1805×1400×1090	←	←	←	←
乗車定員 [名]	4	←	←	←	←
車両重量 [kg]	1430	1480	←	1500	←
前軸重量 [kg]	850	870	←	880	←
後軸重量 [kg]	580	610	←	620	←
最低地上高 [mm]	135	←	←	140	←
タイヤ	225/50R16 92V	←	←	225/50R17 94V	245/45ZR17
制動停止距離（初速50km/h）[m]	15.5	←	←	←	←
60km/h定地燃費 [km/ℓ]	14.4	←	←	←	←
10モード燃費 [km/ℓ]	7.0	←	8.2*	←	←
東京地区希望小売価格 [万円]	発売当時445.0	発売当時451.0	454.5	526.0	529.0

注＝*印は10・15モード燃費

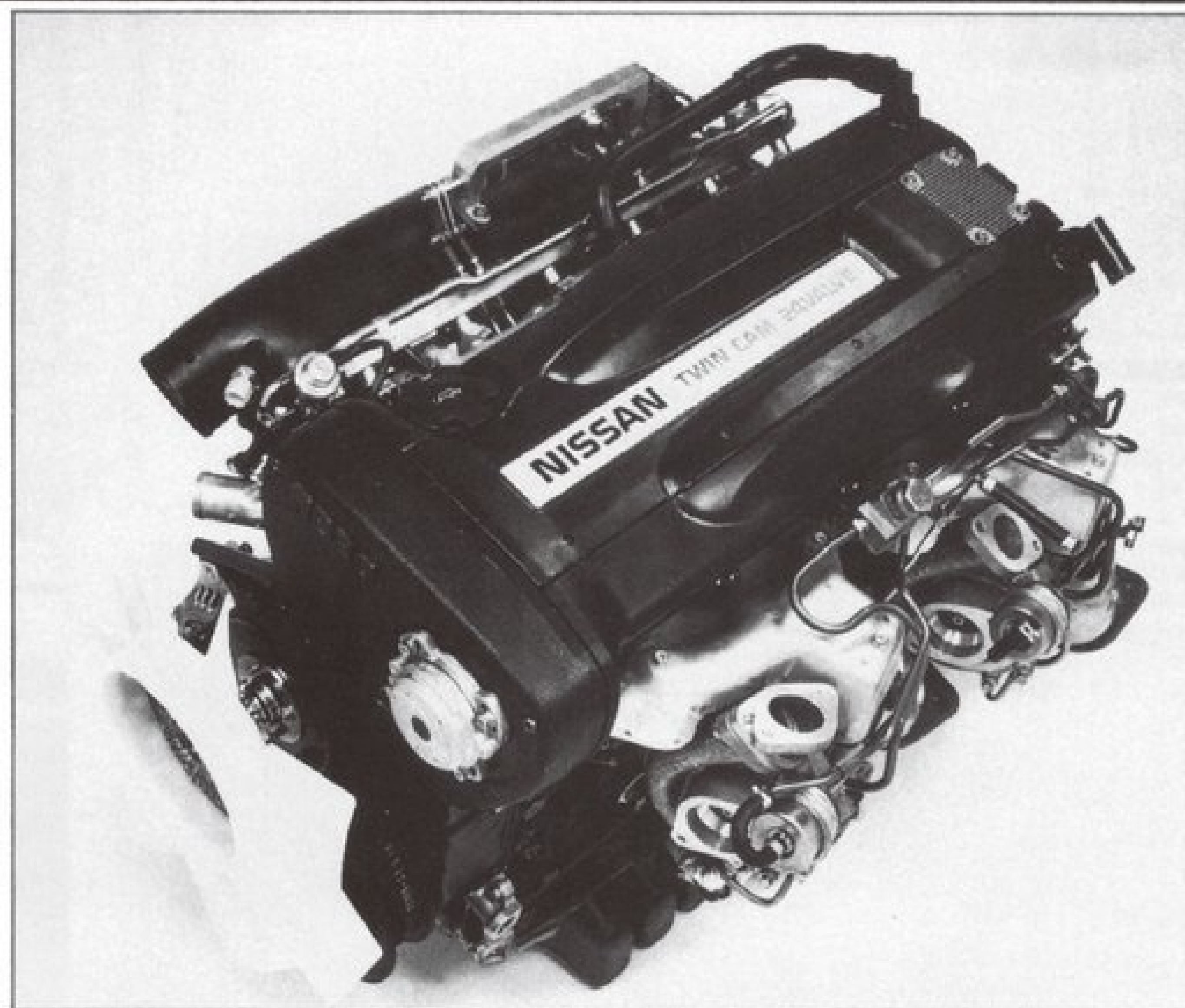
73・7㎜のブロックにバルブ挟み角46度の4バルブヘッドを載せ、これに大容量空冷インタークーラー付きツイン・セラミックターボを組み合わせ、国産最強のエンジンに仕立て上げてある。

GT-Rにふさわしいエンジンということから単純明解に高出力高回転型のエンジンを開発目標とし、その結果、パワースペックは280ps/6800rpm、36・0kgm/4400rpmというズバ抜けたものとなった。しかもそれでいて扱いやすく、レース参戦を前提としていたことから相当なチューニングにも応えうる潜在能力も持ちあわせている。

もちろんエンジン各部は、高出力高回転化に合わせて補強改善されている。基本となるシリンダーブロックは、剛性を上げ振動騒音を抑えるために、バルク部やオイルパンレールの肉厚を増し、側壁やスカート部にリブを設けるなどしている。また、シリンダーヘッドボルトやオイルパン取り付けボルトのサイズアップ、トランスミッションとの結合剛性アップを図るなど、大負荷を受けるに十分な対策をとっている。メインベアリングキャップにしても、剛性向上のために7ベアリング一体式となっているのだ。

冷却方式は、ほぼ均一温度の冷却液がブロック&ヘッドを横流れに独立冷却する方式を採っている。この方式は、信頼性の向上とともに、パワーを突き詰めていくうえではエンジンの基本設計にかかわる重要なポイントとなる。一般的な1番シリンダーから順次最後のシリンダーへと冷却していく方式は、エンジンの基本設計値のベースを熱負荷のいちばん大きな最後のシリンダーに合わせねばならず、いろんな意味でロスが大きくなる。これがどのシリンダーも均一によく冷却されていれば、設計目標も高く設定できることになるのだ。このほか冷却関係では、クーリングチャンネル付きピストンをオイルジェットで強制冷却する方式も採用している。

パワーアップやドライバビリティ、軽量化対策、静粛性や信頼性の向上策としてさらに



抜群の速さの源となるRB26DETTエンジン。クラッチ変更に伴い、No.4メインベアリングのスラスト面の面取り位置を変更




グループA正常進化モデルの公認用として限定発売されたNISMO仕様

91年8月のマイナーチェンジでは、センターコンソールがダッシュボードと同じシボ仕上げとなった。外観上の変更はなし

限定500台のNISMOバージョン

'90年3月11日に発売されたNISMOバージョンは、全日本ツーリングカー選手権参戦のためのホモロゲーション用モデルとして登場した。レースカーのベースモデルとして仕様、装備を一部変更、簡略化し、本格レースチューンに対応していた。

当時、グループA車両としての公認は、年間5000台の生産台数が義務づけられており、正常進化型はさらに500台、生産されていることが条件だった。

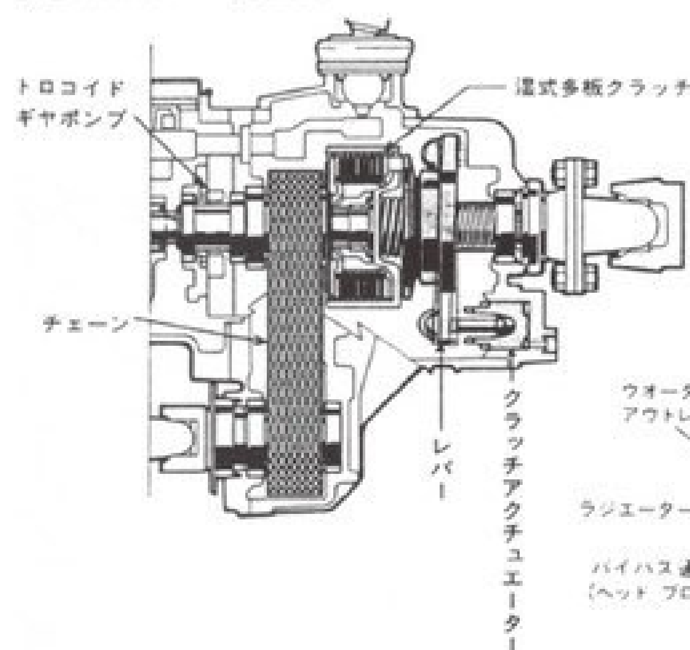
このような背景の下にGT-R"NISMO"が販売されたのだ。

主な変更点は、外観では、フロントバンパーにエアインテークを設け、フードトップモール、小型リヤスポイラーなどを追加し、インタークーラーグリルを取り去っていること。また、軽量化のためにリヤワイパー、ABS、エアコン、オーディオ・システムなども取りはずした状態で売り出された。

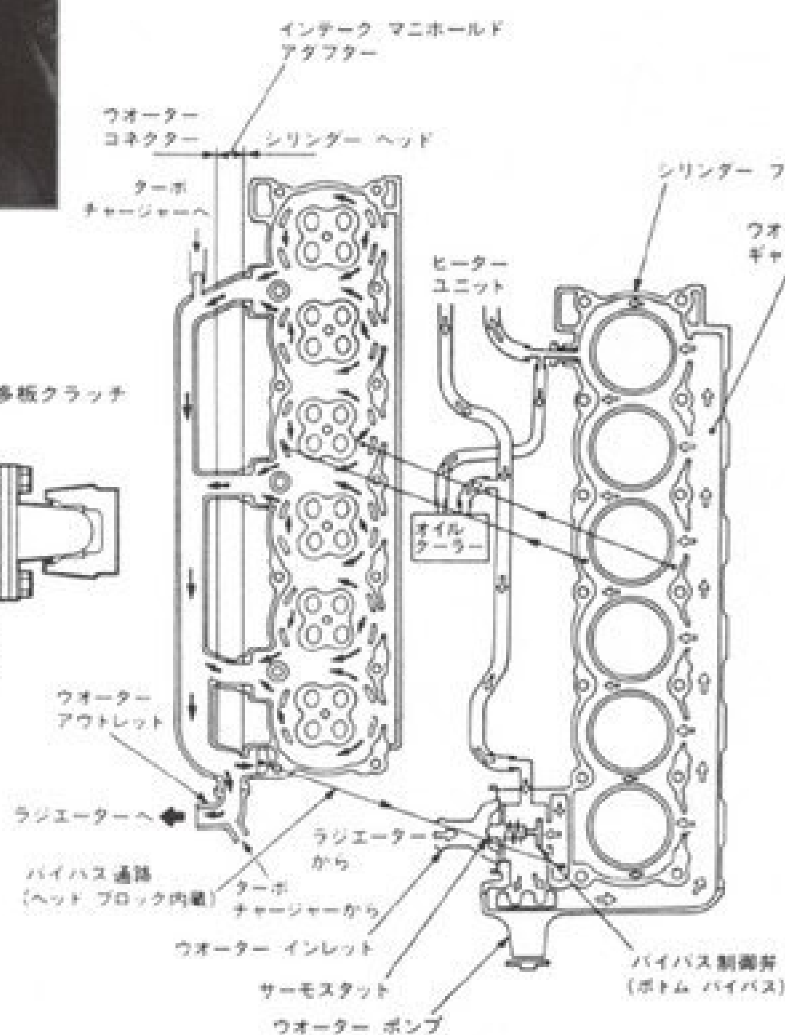
エンジンは、基本スペックは変わらないもののメンテナンス性を重視し、タービンローターの材質をセラミックからメタルに変更している。

ボディカラーはガングレーメタリックの1色のみで、東京地区希望小売価格は441万円だった。

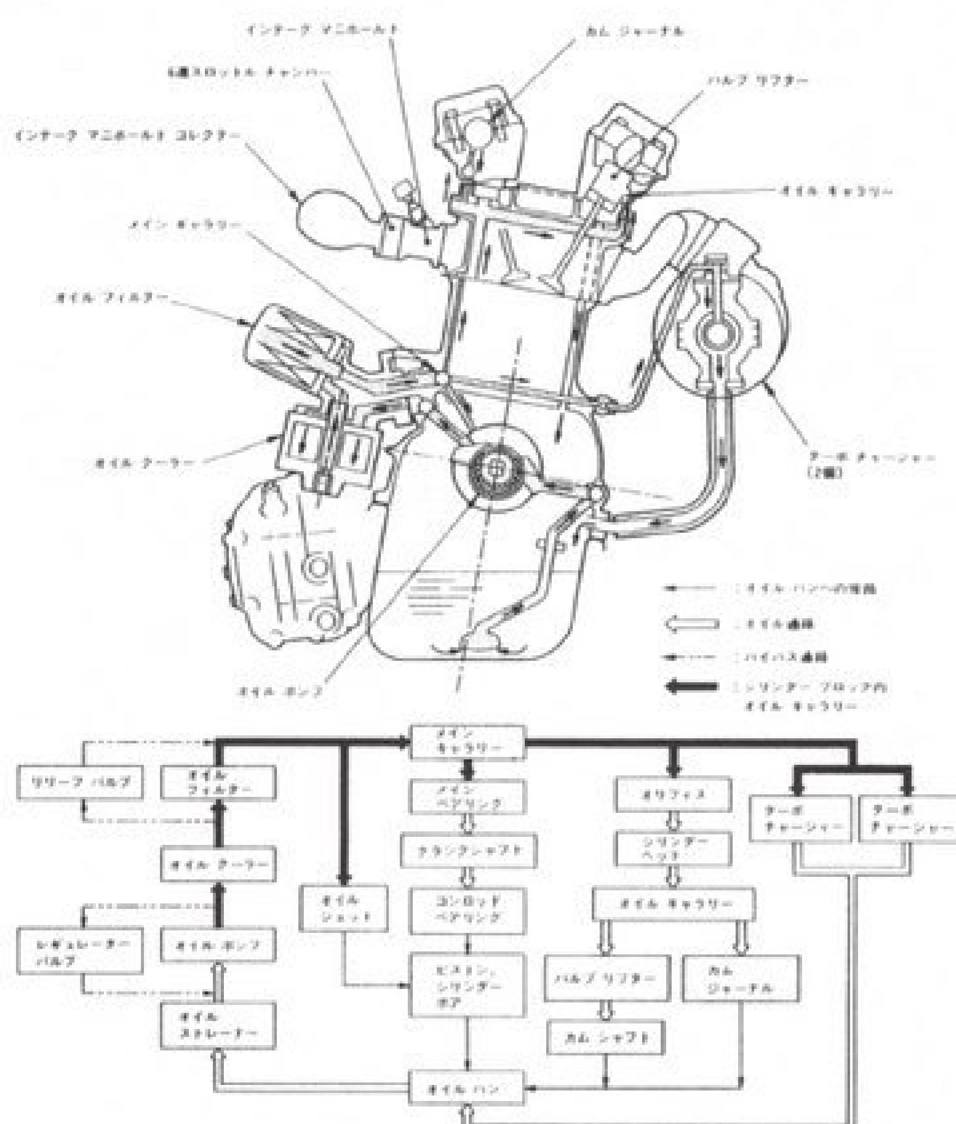
トランスファー構造図



冷却系統



潤滑系統



●電装系

点火方式	NDIS
スパークプラグ［標準］	NGK PFR6A-11 白金プラグ
スパークプラグすき間［mm］	1.1
アイドル回転数［rpm］	950
点火時期［上死点前 度/rpm］	20/950
バッテリー［標準（V-Ah）］	34B19R（12-27）

●冷却系

冷却水容量［ℓ］	約8.7
LLC混合割合［標準-寒冷地 %］	30-50
ラジエター	アルミ製（樹脂タンク）
コアサイズ 縦×横×厚さ［mm］	380×646×25
リザーバータンク容量［ℓ］	約7
補助電動ファン作動水温［度C］	90
<サービス・データ>	
エンジンオイル	#7.5W-30（SG級ターボ用）
エンジンオイル量	
レベルゲージ HLレベル［ℓ］	4.5
レベルゲージ LLレベル［ℓ］	3.5
定期交換時期	5000kmまたは6カ月ごと
オイルフィルター容量［ℓ］	約0.4
交換時期	1万kmまたは1年ごと
冷却水全容量［ℓ］	約9.0
エアクリーナーエレメント定期交換時期	6万kmごと
燃料フィルター定期交換時期	10万km
タイミングベルト定期交換時期	10万km

ドライブトレーン

（ ）内は93年2月3日発売、車台番号BNR32-300001以降のデータ

●クラッチ

作動方式	ブースター付き油圧作動プッシュ（プル）式
クラッチカバー取り付け荷重［kg］	750（850）

●トランスミッション

型式	FS5R30A
変速比 1速	3.214
変速比 2速	1.925
変速比 3速	1.302
変速比 4速	1.000
変速比 5速	0.752
変速比 後退	3.369
使用オイル	ギヤオイルMP-GスペシャルGL-4 #75W-90
使用オイル量［ℓ］	約4.1

●ATTESA E-TS

形式	油圧多板クラッチ押し付けによるトルクスプリット式
制御油圧［kg/cm²］	0〜16
使用オイル	パワーステアリングフルードスペシャル
トランスファー型式	ETX13A
潤滑方式	オイルポンプ式
使用オイル	マチックフルードD
使用オイル量［ℓ］	約1.8
ATTESA E-TS制御仕様	別表参照

●フロント・ファイナルドライブ

型式	F160 オイルパン一体式
減速比	4.111
差動装置形式	2ピニオン
使用オイル	ハイポイドGL-5 #85W-90
使用オイル量［ℓ］	約1.0

●リヤ・ファイナルドライブ

型式	R200 機械式LSD付き
減速比	4.111
差動装置形式	4ピニオン
使用オイル	ハイポイドLSD GL-5 #80W-90
使用オイル量［ℓ］	約1.5
<サービス・データ>	
トランスミッションオイル	ギヤオイルMP-GスペシャルGL #75W-90
トランスミッションオイル量［ℓ］	約4.1
E-TS油圧ユニット・オイル	パワーステアリングフルードスペシャル
トランスファーオイル	マチックフルード
トランスファーオイル量［ℓ］	約1.8
ファイナルドライブ・オイル	
フロント	ハイポイドGL-5 #85W-90
リヤ	ハイポイドLSD GL-5 #80W-90
ファイナルドライブ・オイル量	
フロント［ℓ］	約1.0
リヤ［ℓ］	約1.5


93年2月に追加発売されたVspec。17インチタイヤ、ブレンボ製のブレーキを装着

細かく見ていくと、ボアグロメットにワイヤーを入れたカーボン製ガスケット、高さを抑えたアルミ合金製2重バッフルプレート付きオイルパン、直動式インナーシム型バルブリフター、金属ナトリウム封入排気バルブ、水冷式オイルクーラー、T3コンプレッサーとT25セラミックタービンを組み合わせたツインターボ・システム、6連スロットルチャンバー、フルフロー・タイプのピストン……などがあげられる。

燃料供給システムは、NDIS（電子配電システム）とともにECCS（エンジン集中電子制御システム）で総合的にコントロールされており、シーケンシャル・インジェクション（気筒別噴射）を採用している。NDISは、ディストリビューターとハイテンションケーブルを廃し、各シリンダーへは6本の1次線で配電するシステム。このシステムにより高回転域まで高い2次電圧を供給することができるのだ。点火時期の制御信号は、排気カムシャフトで駆動するクランク角センサーからの信号をECCS制御ユニットに送り、吸入空気量&温度、水温、スロットルバルブ・スイッチ、ノックセンサーなどの信号から運転条件に応じた最適点火時期制御信号をパワートランジスター・ユニットに送っている。

なお、このECCSのなかには、加速時のエアコン・コンプレッサーのカット・システムも組み込まれている。全開（スロットル開度70度以上）加速時の10秒間は、エアコンをオンにしていてもエアコンをカットしてしまうのだ。速さのために、というこだわりが、象徴的に表れているシステムといえるだろう。

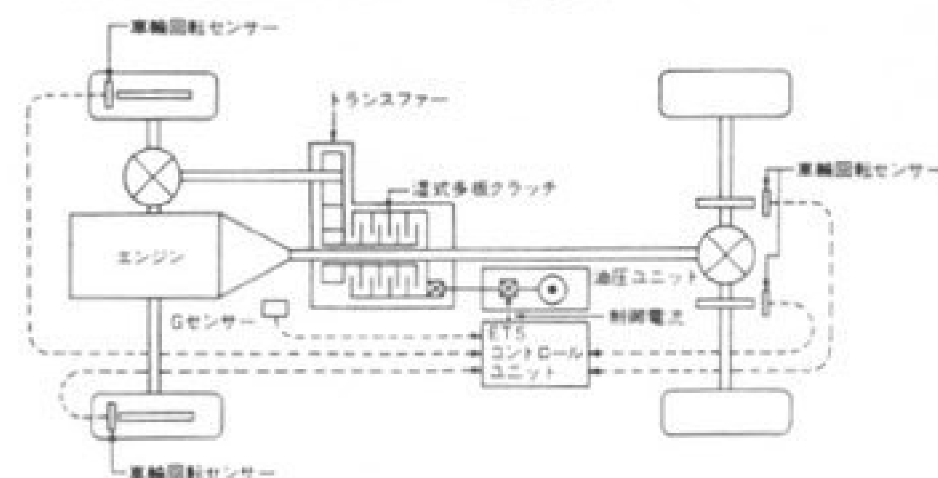
ドライブトレーン

280馬力のパワーを余すところなく生かす！

280馬力エンジンができた！ しかし問題はここからだ。280馬力をどのようにして駆動力（タイヤと路面間に発生するクルマを加速させようとする力）として生かすのか。

この大問題に真正面からぶつかり、熟成させたシステムとしてGT-Rに搭載されているのが、電子制御トルクスプリット4WDシステム、"ATTESA E-TS"だ。これは、

ATTESA E-TSシステム構成図



ATTESA E-TS制御仕様表

条件		前後駆動トルク配分	備考
直進走行	急発進	ほぼ50対50	―――
直進走行	定速走行	0対100	高速時には前輪へトルクを配分
直進走行	加速	0対100〜50対50	トルク配分は加速の大きさによる
旋回 低μ路	定常	0対100	―――
旋回 低μ路	加速	0対100〜50対50	トルク配分は加速の大きさによる
旋回 高μ路	定常	0対100	―――
旋回 高μ路	加速	0対100〜30対70	トルク配分は加速の大きさによる
制動時	通常制動	0対100〜50対50	前後制動アンバランスが大きくなるほど前後配分は大きくなる
制動時	急制動（アンチスキッド作動）	―――	推定エンジンブレーキ量に応じて前輪にエンジンブレーキを逃がす
スタック脱出時 急登坂時		50対50	―――

シャシー

（ ）内は93年2月3日発売、車台番号BNR32-300001以降のデータ

●フロントサスペンション	
形式	マルチリンク式独立懸架
空車時ホイールアライメント	
トーイン [mm]	1±1
キャンバー [度]	-0°55′±45′
キャスター [度]	3°40′±45′
キングピン傾斜角 [度]	15°25′±45′
サイドスリップ [mm]	-5〜5
ショックアブソーバー減衰力（0.3m/s時）	
伸び側/縮み側 [kg]	178（200）/51（56）
コイルスプリングばね定数 [kg/mm]	2.4
スタビライザー外径（中空）[mm]	φ20
●リヤサスペンション	
形式	マルチリンク式独立懸架
空車時ホイールアライメント	
トーイン [mm]	2±2
キャンバー [度]	-1°05′±30′
サイドスリップ [mm]	-5〜5
ショックアブソーバー減衰力（0.3m/s時）	
伸び側/縮み側 [kg]	113/41
コイルスプリングばね定数 [kg/mm]	2.7
スタビライザー外径（中空）[mm]	φ25.4
●ステアリング	
形式	ラック＆ピニオン　SUPER　HICAS付き
パワーアシスト	電子制御車速感応型ツインオリフィス式
ステアリングホイール外径 [mm]	φ370
ステアリングコラム	スチールボール式コラプシブル
チルト量 [mm]	30
テレスコピック量 [mm]	35
SUPER　HICAS	
パワーシリンダー・ストローク [mm]	±3±0.1
最大かじ取り角度	
前内輪/前外輪 [度]	38°/31°
後ろ内輪/後ろ外輪 [度]	1°＝3mmストローク時/　1°＝3mmストローク時
●ブレーキ	
形式	独立2系統式/タンデムブレーキブースター付き
制動力制御装置形式	4センサー3チャンネル方式4WAS
使用ブレーキ液	ブレーキフルードNR-3（No.2500）
●フロントブレーキ	
型式	OPZ25VR
キャリパー	アルミ製対向4ピストン式
ディスク	ピンホール付きターボフィン型ベンチレーテッド
外径/厚さ [mm]	φ296/32
パッド寸法　長さ×幅×厚さ [mm]	116×50×10
●フロントブレーキ<Vspecモデル>	
型式	OPB27V
キャリパー	ブレンボ製アルミ対向4ピストン式
ディスク	ブレンボ製ベンチレーテッド
外径/厚さ [mm]	φ324/30
パッド寸法　長さ×幅×厚さ [mm]	119.6×54×11.9
●リヤブレーキ	
型式	OPZ11VB
キャリパー	アルミ製対向2ピストン式
ディスク	ピンホール付きターボフィン型ベンチレーテッド
外径/厚さ [mm]	φ297/18
パッド寸法　長さ×幅×厚さ [mm]	71.8×36.5×11.5
●リヤブレーキ<Vspecモデル>	
型式	OPB13V
キャリパー	ブレンボ製アルミ対向2ピストン式
ディスク	ブレンボ製ベンチレーテッド
外径/厚さ [mm]	φ300/22
パッド寸法　長さ×幅×厚さ [mm]	76.6×44×9.6
●タイヤ	
サイズ	225/50R16　92V
●タイヤ<Vspec>	
サイズ	ブリヂストン製ポテンザRE010　225/50R17　94V
●タイヤ<VspecII>	
サイズ	ブリヂストン製ポテンザRE010　245/45ZR17
●応急用タイヤ	
サイズ	T125/90D16
●応急用タイヤ<Vspecモデル>	
サイズ	T145/70D17
●ホイール	
サイズ	8JJ×16
材質/製法	アルミ合金/鍛造
オフセット [mm]	30
ハブボルト [PCD mm/本数]	114.3/5
●ホイール<Vspecモデル>	
サイズ	BBS製8JJ×17
材質/製法	アルミ合金/鍛造
オフセット [mm]	30
ハブボルト [PCD mm/本数]	114.3/5
<サービス・データ>	
ブレーキ液	ブレーキフルードNR-3（No.2500）
タイヤ空気圧 [kg/cm²]	2.3
応急タイヤ空気圧 [kg/cm²]	4.2
タイヤローテーション	約5000kmごと/前後を入れ換え



Vspecモデルは、17インチタイヤに合わせ、ATTESA E-TSをチューンしている

トン、リヤ対向2ピストン・ブレーキだ。後に発売されたVspecモデルでは、17インチ用に容量アップしたイタリア・ブレンボ社のブレーキ・システムを装着している。

なお、4WAS（ABS）は、ATTESA E-TSの制御のなかに総合的に組み込まれている。

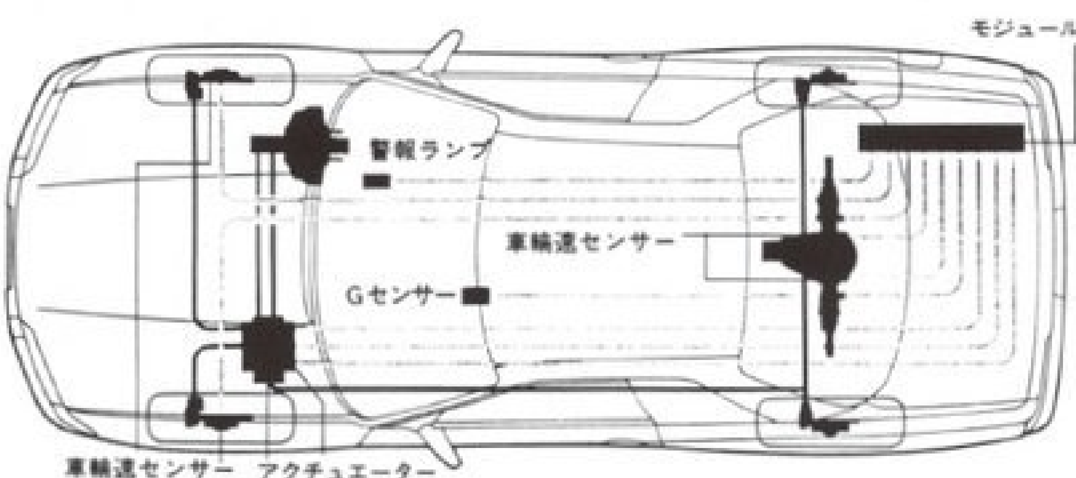


Vspecモデルの17インチBBS製アルミ鍛造ホイール。タイヤはポテンザRE010で、VspecIIはこの245/45ZR17を標準装着

V·spec II

VspecIIは、このロゴマークがトランクリッドに付く

4WASシステム図



FR方式をベースとした4輪駆動システムで、走行条件に応じて駆動トルクを前輪にも配分する仕組みとなっている。前輪対後輪の駆動トルク配分は、0対100から50対50までの間で変化する。エンジンパワーを100人の働き手と仮定するなら、こっちの70人は後輪に、残りの30人は前輪にいって働け、と命令する手配師の働きをしているのだ。

いっぽうタイヤの能力には限りがあり、能力を超えたグリップ力は得られない。そのグリップ力にはさらに、クルマを加速させたり減速させたりする前後方向のグリップ力とコーナリングさせる横方向のグリップ力がある。ただし、横方向のグリップ力を使っている最中に前後方向のグリップ力を使うと、横方向のグリップ力は小さくなってしまう。逆の状況でも同様のことが起こる。これがタイヤだ。

たとえば、FR車でゼロヨンなどの急発進をしたときのことを思い起こせばいい。停止状態から急発進して一気に後輪の前後方向のグリップ力を使ってしまうと横方向のグリップ力が非常に小さくなり、後輪は右へ左へと振れてしまうことがある。たとえばFF車で、一定速でのコーナリング中にアクセルをポンと踏み込んで前に進むためのグリップ力を使うと、前輪はコーナリングのための横方向のグリップ力が小さくなり、クルマはコーナーの外へ外へとはらんでいってしまう。

このようなタイヤの特性に着目して、前後輪のグリップバランスがそのときの走行状況に最適になるよう駆動トルクを前後に配分するのが〝ATTESA E-TS〟なのだ。鋭い加速、速くて限界が高く操縦しやすいコーナリング——GT-RのパフォーマンスのカギがこのATTESA E-TSにある。

どのような走行条件のときにどう駆動トルクを配分しているかは別表の制御仕様表を見てほしいが、システムは次のように構成されている。まず、4輪の車輪回転速センサーと前後および横Gセンサーから E-TSコントロールユニットに信号が送られ、ここで最適な駆動トルク配分を演算する。この結果が油圧ユニットに信号として送られ、油圧ユニットの圧力が湿式多板クラッチを押し付け、トランスファーから前輪に駆動トルクが伝わるのだ。湿式多板クラッチは、7枚のドライブプレート、12枚のドリブンプレート、2枚のリテーナープレートから構成されている。

つまりエンジンの駆動トルク(パワー)は、トランスミッション→トランスファー内センタードライブシャフト→リヤプロペラシャフト→後輪へと伝わり、前輪へは、トランスファー内センタードライブシャフト→湿式多板クラッチ→センタードライブシャフト上のスプロケット→サイレントチェーン→前輪用スプロケット→フロントプロペラシャフトと伝わっているのだ。

なお、Vspecモデルでは、17インチタイヤに合わせてATTESA E-TSのシステムをチューニングしてある。

このように見てくるとGT-Rは、電子制御技術の上に乗って走っているマシンそのものだ。本当はタイヤに乗って走っているんだけれども……う〜ん、すごい!

すごいといえばもうひとつ、フロント側のドライブトレーンのレイアウトだ。フロントファイナルドライブケースはオイルパンとの一体型となっており、左のドライブシャフトはオイルパンを貫通している。スペースをどう作り出すか、相当に悩んだに違いない。

シャシー

タイヤ性能を限界まで使う!

クルマは、タイヤが路面と接する部分から生まれる力によって走っている。直進やコーナリング、加速や制動といった動きはすべて、タイヤが路面にどのように接地しているかにかかわっている。

いっぽうクルマを操るほうとしては、運転操作が忠実にクルマの動きとして反映され、しかも、タイヤのグリップしている感じや滑っている感じが手にとるようにわかると、運転そのものが目いっぱい楽しくなる。

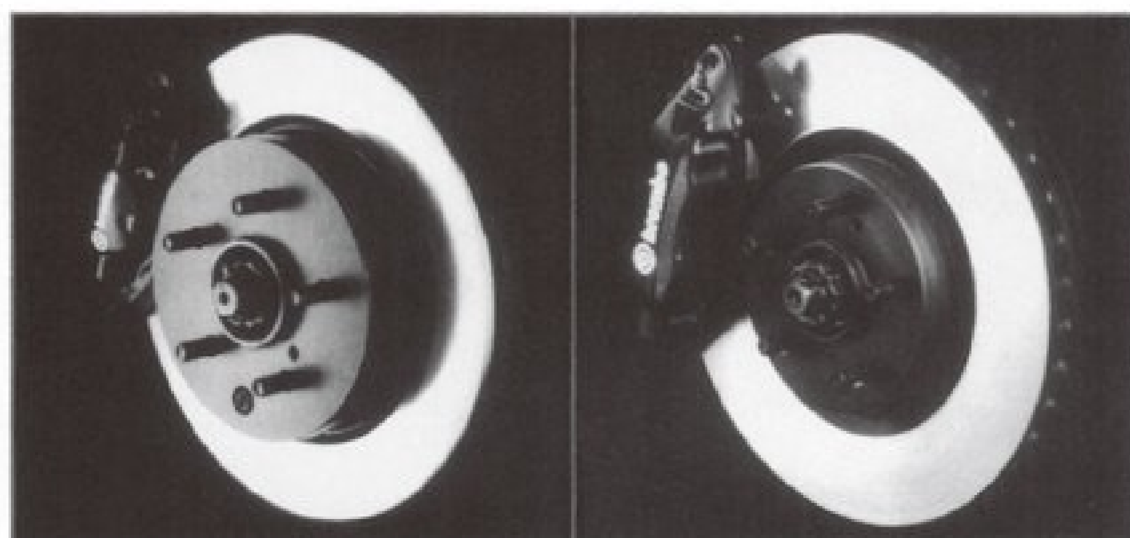
このような高密度な意志の伝達、あるいは情報の伝達の間に立つのが、サスペンションやステアリングだ。

GT-Rは、フロント、リヤともにマルチリンク式サスペンションだ。R32スカイラインのテーマであった〝硬質な走り〟を目指して開発されたのがこのサスペンション。

フロントは、サスペンションの上下動と転舵機能を分離させ、最適ジオメトリーと搭載スペースを得るために、ツイステッドアッパーアーム+ロワアーム+サードリンク式となっている。GT-Rにとって好都合だったのは、ドライブシャフトを通しやすい形になったことだった。リヤは、タイヤを常に路面に直立させ運動性能を向上させることと、タイヤの向きを進行方向に最適化させて安定性向上を図ろうとしている。リンクは片側4本あり、これでハブキャリアを支持している。

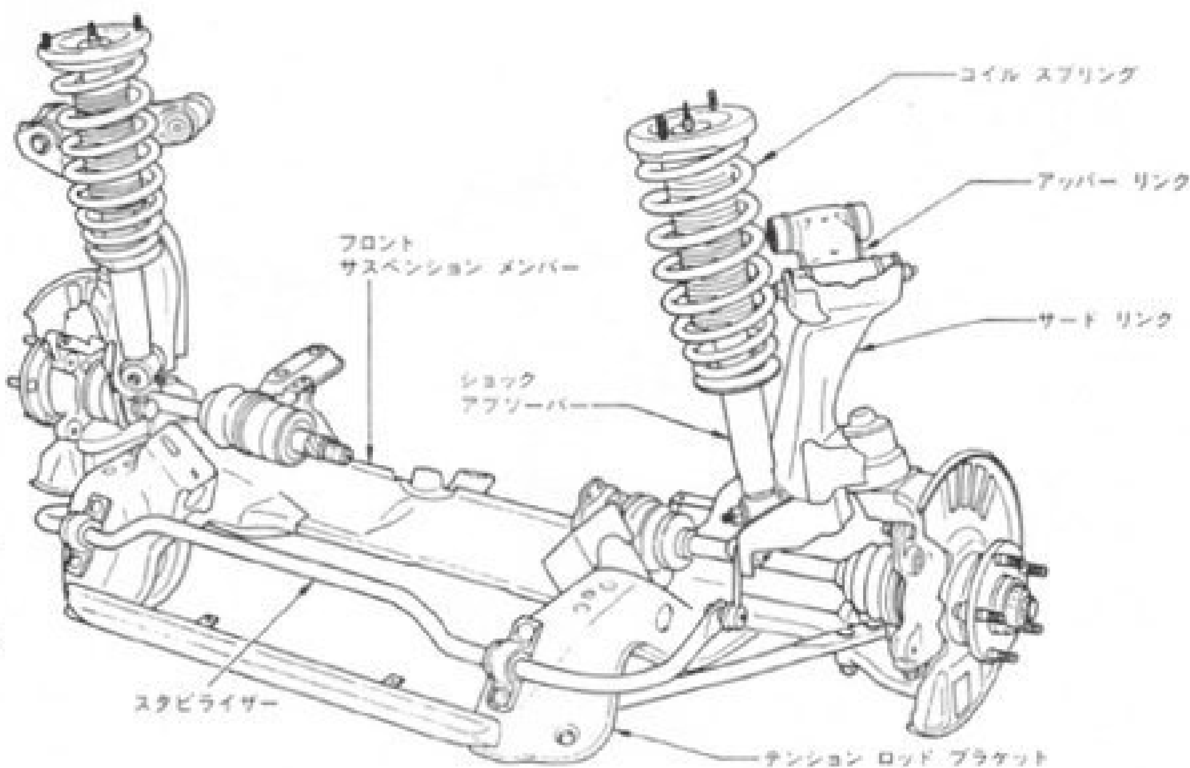
当然、フロント、リヤとも強化と軽量化が施され、スプリングレートや減衰力もチューニングされている。これに位相反転制御式のSUPER HICASを組み合せ、さらなる操縦性、安定性の向上を図っている。

ところで、速いが重い——こういうクルマには、まず第一番に十分な制動性能を確保しなければならない。GT-Rに装着されたのは、アルミキャリパーのフロント対向4ピス

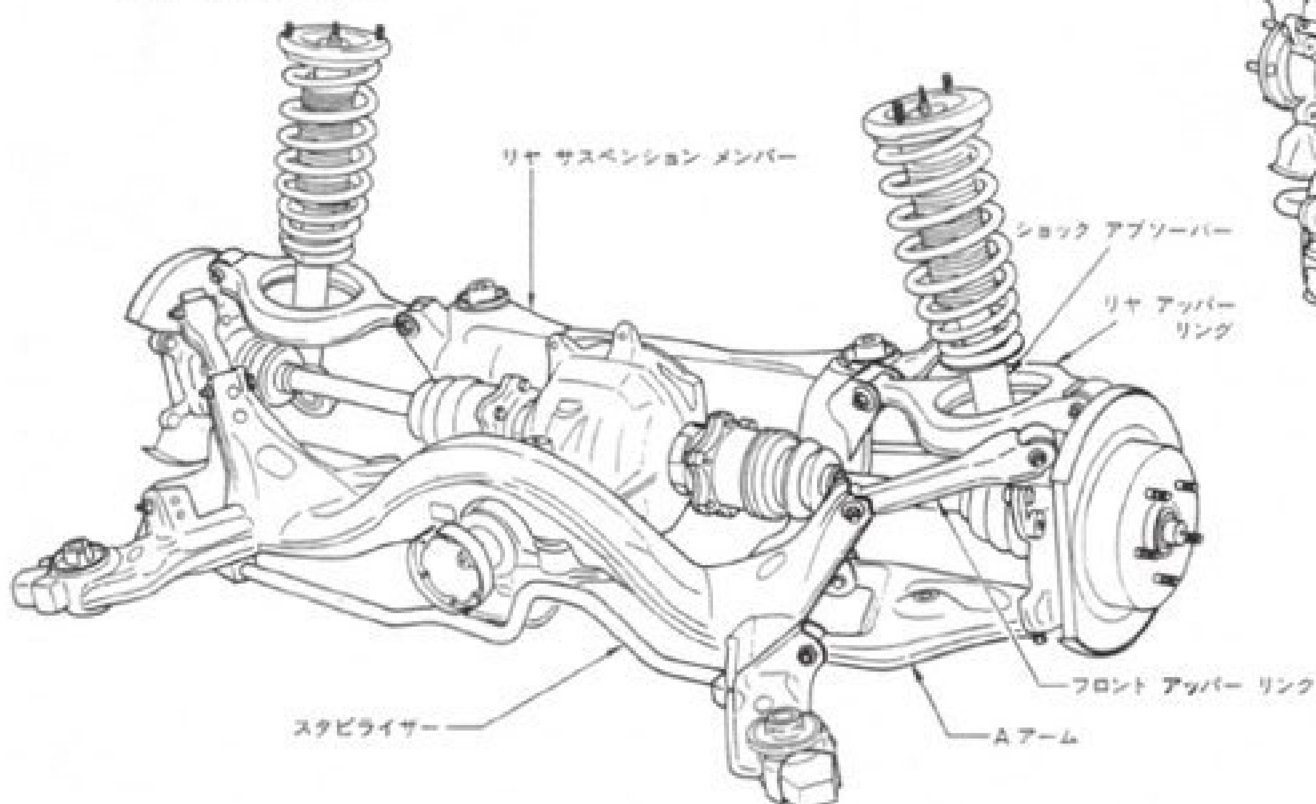


Vspecモデルに装着されているブレンボ製キャリパー&ディスクローター

フロントサスペンション



リヤサスペンション



ユーズドGT-Rを狙え!!

失敗しない中古車選び徹底ガイド

はっきり言って、新車のGT-Rは高い
そう簡単には買えない代物だ
でも、やっぱりGT-Rだ！という人
安心したまえ。中古車という手がある
選び方さえ、間違わなければこれほど
リーズナブルな買い物はないぞ

Photos/Shoichi Sudo
Text/Yorimasa Kato
協力／カワシマオート（☎03-3605-8444）



GT-Rの中古車市場の実態は

R33GT-Rの登場まであと数カ月。フツーのクルマならば、新型車が登場するとなれば現行モデルは買い控えが起こり、中古車価格も値が下がっていく。ところが、R32GT-Rにはこの常識はまったく通用しない。

R32の新車は今年になってからもコンスタントに売れ続けるどころか、VスペックIIの登場でさらに受注が増大。夏前の取材段階では、ノーマルGT-R、Vスペックとも選べるカラー、グレードが地域によってはかなり限定されてしまっているのが実状のようだ。

当然、中古車も超人気となっている。程度のいいクルマはそれこそアッと言う間に売れてしまう。それだけに相場は高値で安定しており、元年式でも程度のいいモノなら300万円を切るのはマレといった状況。高年式になると、限りなく新車価格に近いプライスタグが付いている。こうした状況となった理由は、もちろんR32GT-Rの完成度が高いため。絶対的な動力性能は言うに及ばず、フィーリングなど感覚面にも強く訴えかけるものを持っているからだ。そしてさらに、昨年夏に登場したR33スカイラインの方向性がR32とは大きく変わってしまったことにある。

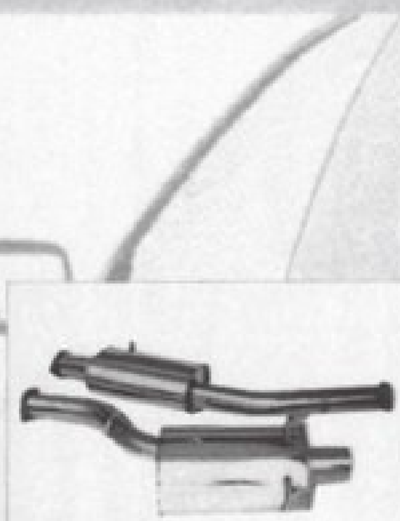
R32シリーズは、GT-Rを除くクーペとセダンはセールス的にはやや低調だった。スポーツ性を意識したため、実用層に受け入れられなかったのだ。そのためR33ではボディサイズを拡大して居住性を増し、ラグジュアリー性も高められた。当然ながら、新型GT-RはR33クーペがベースとなる。東京モーターショーでR33GT-Rが展示されたが、やや鈍重なイメージを持った人は少なくないはず。この状況が、R32GT-Rの人気をさらに押し上げてしまったのだ。普通なら新型に期待を抱くものだが、あまりにイメージが変わり過ぎてしまったため、ある意味で拒否反応状態にあるというわけ。実際、オーナーのなかには、R33を見て、R32からR32へと乗り換えたという人も少なからずいるのだ。

中古車店でも、新型のR33とR32GT-Rは別モノと見ている。そのため、R33型が登場してもしばらくは値下がりはないという。通常は月が変わると数万円単位で値下がるのだが、R32GT-Rはそれもわずかだ。ただし、タマ数自体はまずまず安定している。白など人気カラーにこだわらなければ、探すのはそう難しくないクルマだ。

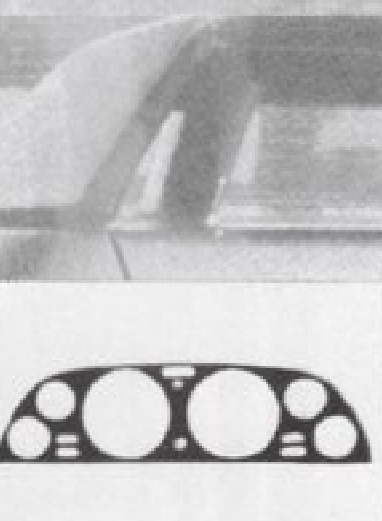
異次元フィーリング



Turboでお悩みの方、Turboの事なら
何でもご相談下さい。
国産車＆外車迄、制作致します。


車検対応ステンレスマフラー90φ出口100φ


ステンレス等長フロントパイプ75φ


カーボンメーターパネル


RB26シングルターボ用EX


ツインターボ用ツインウエストゲートEX


フューエルデリバリー


スポーツステンレスマフラー90φ出口115φ


サイレンサー


ケブラー製リアスポイラー


RB26ニスモ用EX


シングルターボ用ツインウエストゲートEX

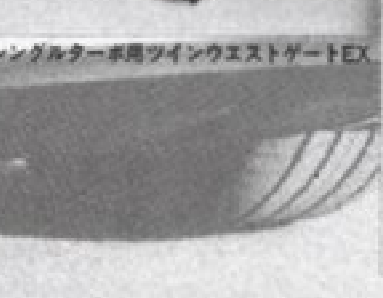

コンピュータ・チューニングROM




触媒サポート（ステンレス製・スチール製）




RB26ツインターボ用EX




ブレーキローター

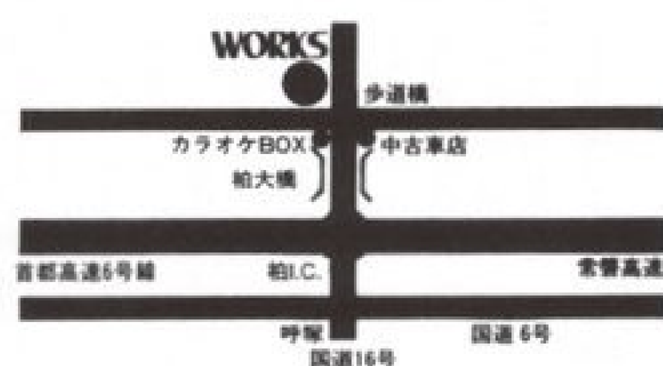
★通信販売も承ります。詳しくはTELにて。



good car life is made of heat and technical skill
WORKS sport

上記業販致します。EX・Mufflerショップオリジナル制作応じます。

WORKS
OKUDERA CO., LTD.
〒278 千葉県野田市下三ヶ尾大六天前217-6
TEL：0471-23-8441
FAX：0471-23-8443
日曜、祝日営業





失敗しない中古車選び 徹底ガイド

ユーズドGT-Rを狙え!!



高値安定の中古車市場 いい車(タマ)を選ぶコツは

R32型GT-Rが発売されたのは、89年8月21日。ちょうど丸5年が経過した。デビュー当時の価格は445万円。2ℓターボのトップモデルであるGTS-tタイプMよりも200万円以上も高価であったが、発売以来常にR32シリーズ全体の1割前後もの年間販売台数を維持してきた。つまり、これまでに約4万台以上ものR32GT-Rが市場に出てきたことになる。これは、高価格スポーツモデルとしてはかなりの台数。特殊なモデルだけに、中古車市場に出回る数自体はそう豊富ではないとはいえ、今のところ探すのに苦労することはないはずだ。バブル時代は秘かに隠し持って値上がりを待つなんてヤカラもいたが、今はそれも少ない。人気モデルゆえ高値で推移しているが、相場自体は安定している。ジックリと狙いを定めて購入すれば失敗はしないはずだ。

GT-Rはスカイラインシリーズの1グレードという位置づけでデビューしたが、その後にいくつかのバリエーションが登場している。まず最初に現われたのがニスモ仕様だ。

これは90年3月に発売された限定生産車。グループAのエボリューションモデルとして500台だけが販売された。ノーマルモデルとの違いは、外観ではフロントマスクのエアインテーク、ボンネットフード先端のリップ、リヤスポイラーなど。最も大きいのはタービンがセラミックからメタルに変更されていること。さらにオートエアコン、オーディオ、ABSが廃止されノーマルより30kgの軽量化を達成していることだ。発売から間もないころはかなりのプレミアが付いていたが、現在ではせいぜい20万円高くらいだ。

93年2月にはVスペックが登場。ブレンボのブレーキキットに17インチのBBSホイールを装備し、アキレス腱であったブレーキ性能を大幅に向上させた。そして最終バージョンが94年2月にリリースされたVスペックII。Vスペックを基本に、245/45ZR17サイズのタイヤを装着したシリーズ最強モデルだ。

この2モデルは高年式ということもあるが、ノーマルに比べて中古車市場でもかなり高価だ。新車時の約70万円の差がほぼそのまま中古車価格にもあてはめられている。ただし、BBSホイールを履いていないN1レース仕様車は新車時は約50万円高だったが、中古価格ではやや圧縮されている。しかし、どちらにしてもVスペックシリーズは発売から1年半しか経過していないためタマ数は多くない。

マイナーチェンジはデビューから2年後の91年8月に行なわれている。しかし、GT-Rに関してはほんのわずかで、サイドインパクトビームの装着とセンターコンソールがシボ入りとなり、ボディカラーに白など新色が追加された程度。それ以外に内外観などに変更は見られない。もっとも、サイドビームによって車重が50kg増加して1480kgとなってしまったのが残念と言えば残念。

では、GT-Rの選び方だが、「程度さえ良ければ後は不問」というのならガンメタのノーマルがお薦め。マイナー前がほとんどで最もタマ数が多く、値がこなれているのだ。さらに、中古車のほとんどに言えることなのだが、新車時に人気のあった色は中古車市場では不人気なのだ。GT-Rと言えどもガンメタはお客さんの反応が悪く長期在庫になる可能性があるため、他のカラーより相場が低めなのだ。逆に人気なのがマイナー後に追加された白だ。クルマの程度が同じでもガンメタより20万円くらい高いこともある。

GT-Rは丈夫にできたクルマだが、それでもウィークポイントもある。ひとつはクラッチ。ラフな扱いをすると4000kmほどで滑り出すことがある。93年2月のVスペックの登場時にクラッチ形式が変更されて強化されたが、それでも最も負担がかかる部分に違いない。もうひとつはステアリング系。これは超ワイドタイヤを装着している場合に注意したい。試乗してステアリングの遊びが大きければ、ギヤがへたっている可能性が高い。



GT-R中古車相場

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GT-R (ノーマル)	290〜330	320〜360	350〜380	350〜400	390〜440	420〜440
V-SPEC					480前後	
V-SPECⅡ						490前後
NISMO		330〜380				

注：単位は万円。平成6年7月編集部調べ



怪しいと思ったらウインカーを外せ



たぶんここまでやる必要はないと思うが、フロントまわりを事故っている可能性を感じ、なおかつ釈然としない場合はウインカーを外してみよう。写真のネジをひとつ緩めるだけでヘッドライトユニットがすっぽり取れる。そうすると、フレームの先端が見える。傷が付いていたり、パテの粉なんかが付いていれば修理をしている可能性が高いのだ。納得いくまで調べよう。

前オーナーのガサツさが一目でわかる



GT-Rのボンネットは言わずと知れたアルミ製だ。買おうと思っている人は知らなかったじゃすまされないぞ。アルミは軽量だが柔らかく傷つきやすい。まるで彼女みたいにね。で、コイツを閉めるときに先端を上から押さえ付けると当然ヘコミができてしまうのだ。ヘコミくらい気にしないのも構わないが、前オーナーは他の部分の扱いも悪いかもしれないぞ。

中古車の履歴書は整備点検記録簿



中古車はどんな人が乗っていたのかわからない点がネックだ。前オーナーがどんな使い方をしていたかわからない。そこで大事なのがクルマの履歴書である整備点検記録簿だ。GT-Rの場合、とくに高価なクルマでもあるし大事にしていた人ならたいていは定期点検を受けているはず。しかもそういった点検をちゃんとした工場で受けていれば、実走行距離もわかるはずなのだ。

ボディパーツのボルトは塗装済みが基本



フェンダーやドア、ボンネットなどの外板パーツの取り付けボルトは、ほとんどがボディと一緒に塗装されている。最近ではエンジンルームやトランクは下地塗装だけだが、そういった部分はボルトも同じ色となる。だから、一度パーツを取り外すとボルトやナットの塗装に傷が付く。傷が付いていたり新品ボルトになっているのなら交換しているというわけだ。

継ぎ目のシール剤は太っているのがマル

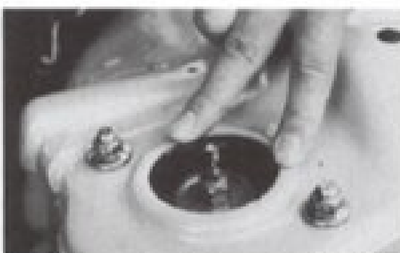


ボンネットに限らず鋼板の継ぎ目には必ずシール剤が付けられていて、新車時のものならば、こんもりと山のように盛り上がっている。ところが、修理などに使う補修パーツにはこのシール剤が入っていなかったり、他の部分よりもやせているのだ。ただし、フレームに問題がなければ外板の交換はそれほど神経質にならなくてもいいとも言えるのだが。

チェックポイントはココ!!

中古車のコンディションは千差万別
出物が見つかっても、慌てて飛びついちゃダメ
ジックリと、ゆっくりと見定めなくちゃ

サス交換の履歴もボルトで確認



サスペンションを交換したかどうかもボルトやナット部を見ればわかる。このときは、頭の部分だけを見るのではなく、ボディの取り付け部分もよーく見ること。ボルトに傷がなくても、ボディ側に傷が付いていることがあるからだ。もちろん、アッパーマウントにも注目だ。ただ、これだけでは単なるサス交換かボディ修理かはわからないから、他の部分も要チェックだ。

サス取り付け部のスポットずれは要注意



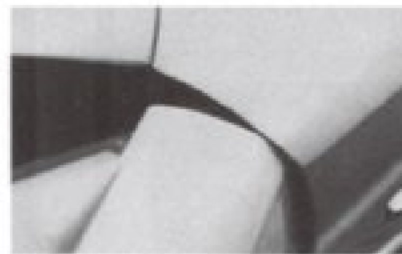
フレームの溶接はほとんどが丸いくぼみの跡が付くスポット溶接で行なわれる。新車時はロボットが寸分の狂いもなく行なうので、左右がほぼ対象の位置に同じ数で打たれる。ところが、修理した場合は同じところに打てなかったり、数を多く打つことがあるのだ。最近では修理技術も上がってわかりづらいことは確かだが、汚い修理跡の車はよしたほうがいい。

追突跡はトランク内に隠れている



オカマを掘られたか、どうかのチェックはトランクのフロアを見る。強度を上げるためのプレス跡が歪んでいれば修理、フロアに張ってあるはずの短冊状のフェルトがなければフロア交換していると見ていい。また、スペアタイヤを外してサビもチェックしよう。さらにはリッドとボディ、強烈な事故だとルーフに影響が出るのでサイドガラスまわりの透き間も見ること。

ドア交換はヒンジの取り付け部がポイント



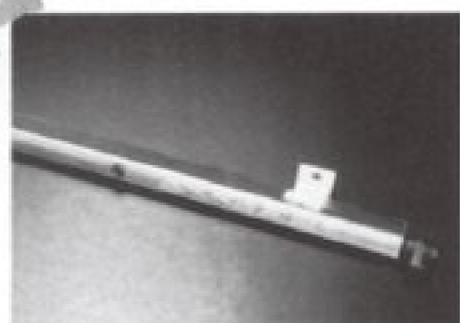
ドアを交換しているかどうかを確かめる場合はフロント部のヒンジの取り付けボルトを見る。このボルトも新車時には塗装してあるので、交換していれば傷がある。そのときボディ側の周囲もチェックしてみよう。この部分から切った張ったの修理をしているかもしれないからだ。ドアのシール剤はあまり当てにはならない。中古パーツを使用して交換している場合があるからだ。

サイドのクラッシュはステップ部を見る



リヤフェンダーやドアまわりなどサイドステップ部分のクラッシュは意外に見落としがちだ。というのは、フロントほど注意がいかないのと、見分けにくいからだ。この部の修理跡はドアキャッチやサイドステップのシール剤とスポット溶接の跡を見る。左右対称でなければ修理している可能性が非常に高い。ドアやトランクの開閉、透き間が均一かもチェックしてみよう。

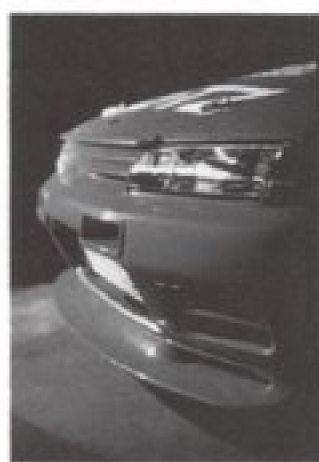
獰猛な狼が新たな神話を生む



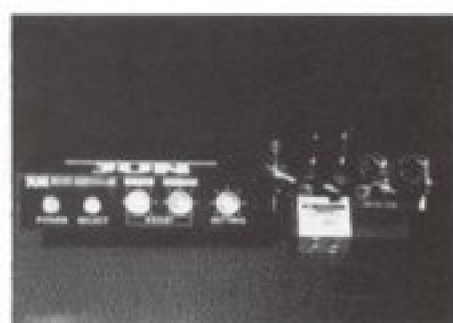
●レーシングフューエル デリバリーパイプ　¥52,000
フューエルライン流動を微抵抗にしたフィニッシュのジュラルミンを削り出したフューエルパイプ。



●オリジナル クローム ヘッドカバー ¥170,000 (4点セット)
※下取り加工の場合¥80,000



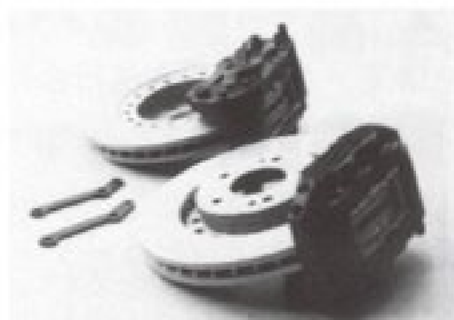
●フロント リップ スポイラー ¥43,000
高速安定性を保つ、オリジナルスポイラー。



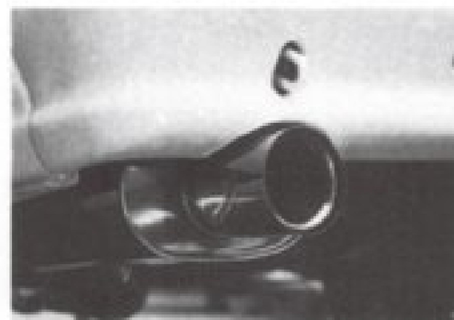
●JUNブーストコントローラー ¥79,800
高レスポンス対応の電気式コントローラーで、鋭いブーストの立ち上がりと安定性を実現。圧力制御のソレノイドバルブは超小型大流量耐油性。



●ブーストメーター　¥14,800
60φのシンプルメーター。無駄なものは一切排除し、性能・視認性を追究した逸品。



●異形4ポットレース用 フロントキャリパー＆ローター
¥218,000／set
315φビッグローターで抜群のストッピングパワーを誇るレース＆ストリートブレーキキット。パッドは従来のGT-Rのモノも使用可。
※リペアパーツ…ローター１枚¥20,000
キャリパーO/Hキット¥7,000



●スポーツマフラー
・BNR32(GT-R)
¥248,000(オールステンレス)
・R33　¥105,000(スチール)
フロントパイプ70φ等長タイプ・メインパイプ90φ・テール口径120φ。迫力のテール径に加え溶接は勿論のこと、ステーひとつひとつにまで徹底的に拘って完成した自信作。



●スポーツコンピューター
¥98,000〜
エンジンチューニングをした際の、最終セッティングのキメ手となるコンピューター調整。JUNではあなたの好みに幅広く対応。

●JUNステージⅠチューニング
¥280,000
クラフトマン小山が自信を持ってお薦めするGT-Rベーシックチューニング。

チューニング内容…JUNスポーツコンピューター(スピードリミッター・ブーストリミッター解除／燃料マップ・点火マップ・レブリミッターの変更(8,500rpm))・JUNブーストコントローラー・JUNブーストメーター・パワークリーナー・7番プラチナプラグ
チューニング効果…ブースト1.1kg/㎠で400ps〜420ps。さらにI/C交換とJUNスポーツマフラーの装着で430psオーバー。



●JUNヘッド加工¥120,000(内容…ビッグバルブシートカット・レース用バルブガイド入替え・ハイリフトカムノーズ逃げ加工・ヘッド面研)
●JUNレース用ボーリング加工¥63,000(内容…ダミーヘッド付きボーリング・ホーニング)



●ジュンマシンショップ〔田中工業株式会社〕
〒177 東京都練馬区関町北 3-1-7 TEL(03)3920-4165(代)／FAX(03)3594-2689
●株式会社ジュンオートメカニック
〒358 埼玉県入間市狭山ヶ原字松原102-1 TEL(0429)34-5335(代)／FAX(0429)34-3520

JUN

PARTS FOR SKYLINE GT-R
RB26DETT

ＪＵＮの生命を与えられた



●鍛造ピストンφ88
予価¥190,000
F1ピストンメーカーと技術提携してJUN'S鍛造ピストン[タイプII]現在試作中。レーシング＆ロングライフタイプのピストン。

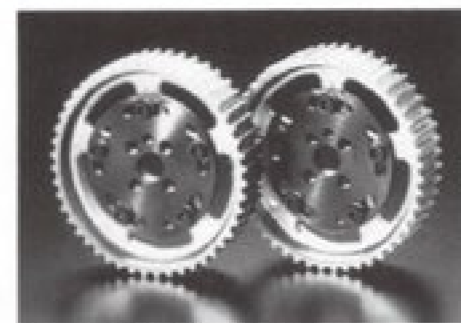


●大容量オイルポンプ ¥98,000
10,000rpm対応型強化オイルポンプII。従来のタイプIよりもボディ強度を出した形状材質に変更。ギアもNEWプロフィールギア。(6,000rpm=60ℓ)

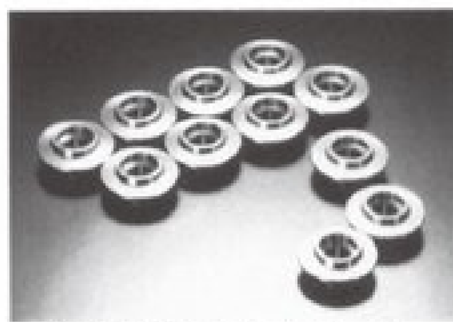


●ハイカムシャフト ¥75,000
Ⓣマーク(田中工業)入りのミクロンプロフィールカム。

作用角	カムリフト
64°	8.8/9.1/9.7
66°	8.8/9.1/9.7/10.0
68°	9.1/9.7/10.0/10.5
70°	10.8
72°	10.8
74°	10.8



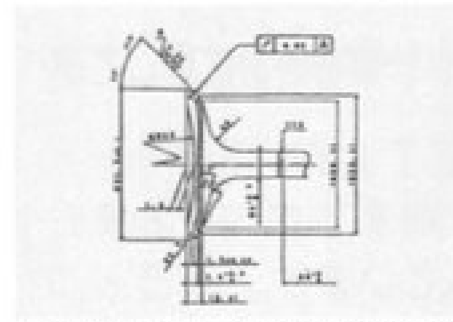
●カムスライドスプロケット
¥16,000／1個
バルブタイミング調整が車上で簡単に行える目盛付。一目盛でクランク角4°変更。



●高力チタンバルブリテーナー
¥72,000／set
スタンダード品より40%の軽量化、しかも強度はアップ。



●強化バルブスプリング
¥42,000／set
セット荷重30kgfの高回転・高過給バルブスプリング。耐ヘタリのため、4種類の表面処理を施した製品。



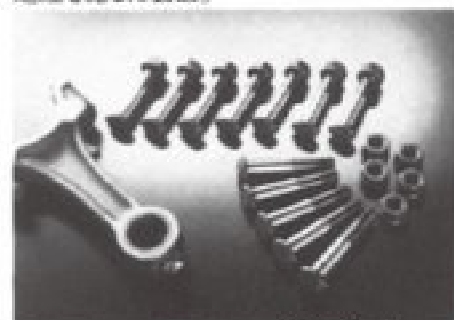
●ビッグインテークバルブ(φ35.5)
¥36,000／set(INのみ)
SUH11種を使用した鍛造ビッグバルブ。シートリング入替え無しのシートカットのみで組み立てられる軽量タフトライドビッグバルブ。



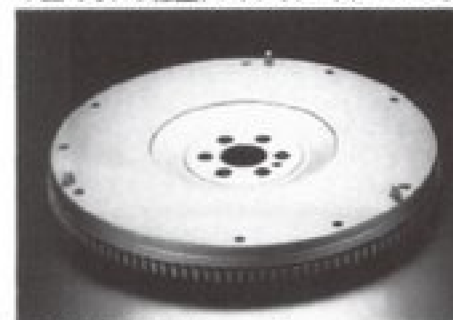
●レース用バルブガイド
¥48,000／set
スーパーフィニッシュ加工の高回転エンジン用バルブガイド。



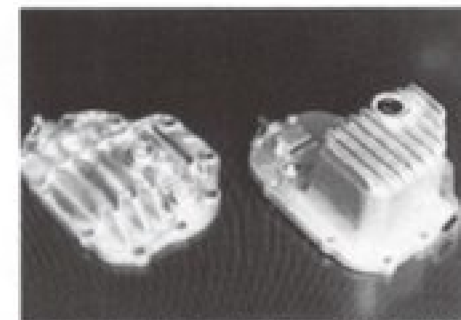
●強化コンロッド 近日発売
精錬されたSNCM439材を粗鍛造し成形したエアロスペックコンロッド。ボルトはF1コンロッドボルトを製作しているメーカーと共同製作したスーパーボルトを使用。



●ノーマルコンロッド用強化コンロッドボルト ¥36,000／1台分
頭部と軸部を鍛造成形した強化ボルトで、ネジ成形は転造加工にて成形。フランジナット付。



●鍛造軽量クロモリフライホイール ¥50,000
レーシングフィールの高レスポンスフライホイール。



●フロントデフカバー ¥29,500
このカーバーに交換するとデフオイルを約0.7〜0.8ℓ多く入れられ、サーキットやストリートで絶対的な効果を確認済み。

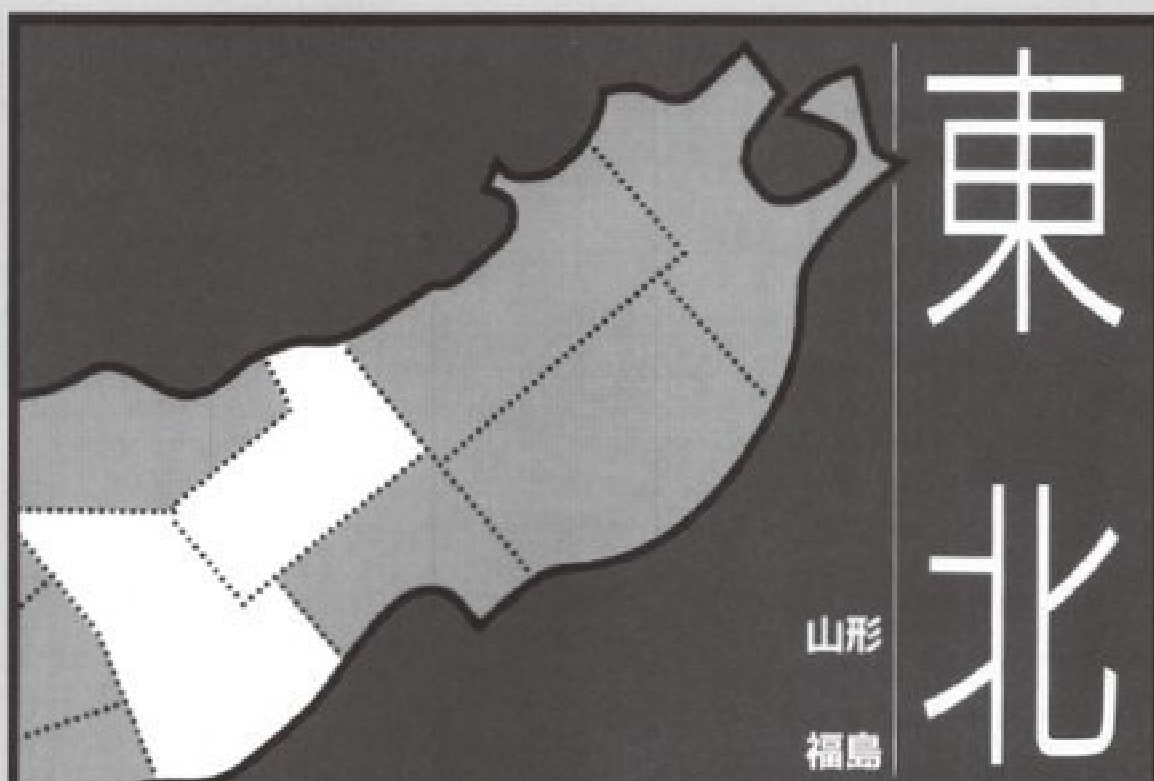
◆この広告についてのお問い合せは、03-3920-4165または0429-34-5335までお気軽にどうぞ!!◆

LIGHT TUNE
HARD TUNE
DRESS UP, etc…

SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

ドレスアップから ハード・チューンまで 日本全国全81店を 一挙に紹介!

君が理想とする
クルマをつくるために
チューニングやドレスアップを
ほどこすには、安心して相談できる
ショップが必要なハズ
自分の持てる技術を
ひとりよがりで判断してしまうのは
失敗をまねいたり、危険なことにもなりかねない
ここに紹介するショップは
プロの意見がちゃんと聞けるお店ばかり
いいお店を見つけてこそ、いいクルマづくりへの道は開ける



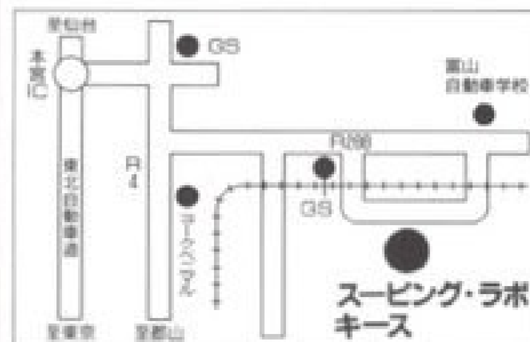
スーピング・ラボ キース

住所▷〒963 福島県郡山市富久山町福原字上台26-1
TEL/FAX▷0249-31-1745
定休日▷火曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00

研究を重ねた豊富なデータで ベストなパーツをチョイス エンジンも独自の仕上がりだ



キースでは、いろんなパーツをさまざまなパターンでテスト、開発する。だから目的やレベル、予算に応じたパーツのベストチョイスが可能だ。ターボチューンはもちろん、本体もOKっていうエンジンは、回転数を上げずにパワーを引き出すやり方で、トラブルが少なくて速い。独自のフィーリングのものを作り上げている。オリジナルパーツはアッパーシート、3層ラジエター、足まわりが売り。キースは数多くの台数と仕様をこなしてきた、仲間感覚で付き合えるアットホームなショップだ。



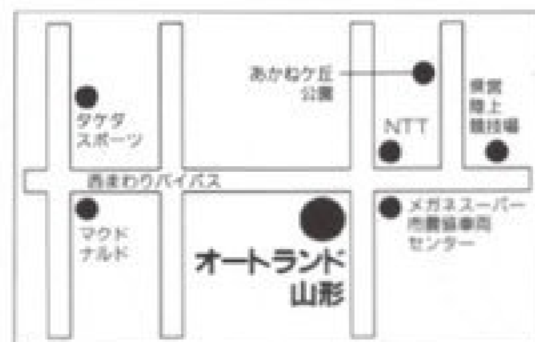
オートランド山形

住所▷〒990 山形県山形市あかねヶ丘1-17-27
TEL▷0236-44-1665　FAX▷0236-44-1621
定休日▷水曜日
営業時間▷平日AM10：00〜PM9：00
　　　　　日・祭日AM10：00〜PM7：00

レース参戦のノウハウが 強力な"足"に 生きている



GT-Rのチューニング台数は県内で一番！ とユーザーの信頼度ピカイチ。同店で参戦中のレースでも、東北シリーズでは目下負け知らずだ。圭オフィスの代理店でもあることは有名。レースでのデータを生かしたサーキット走行用のトータルチューンから、ライトチューンまで、幅広く面倒を見てくれる。特にテストを重ねて作っている足まわりのオリジナル製品は要チェック。「セッティングは一生懸命にやります。7月〜8月末まで5周年セール中、タイヤ、アルミパーツが安いですヨ」



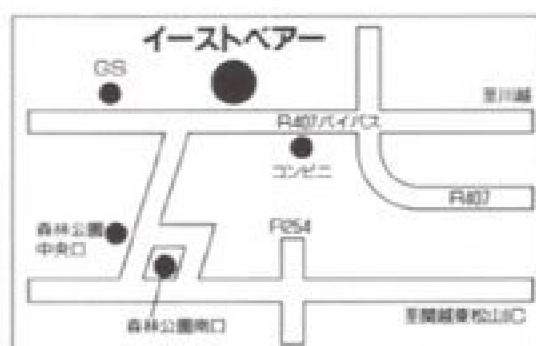
SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

イーストベアー

関東

住所▷〒355 埼玉県東松山市東平2417-2
TEL▷0493-39-3333 FAX▷0493-39-3078
定休日▷木曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

今どきの時代ならやっぱり『高品質・低価格』はアタリマエ～



今や"安くて良い"お店があってもいいハズ。イーストベアーはまさに『高品質・低価格』をモットーに、ユーザーに愛される商品づくりに励んでいる。オリジナルのエアロパーツには開発から製造、販売まで、その精神が息づいている。足まわりやエンジンは壊れないことを心掛け、ムダなチューンは一切しない。オリジナルエアロでのトータルなドレスアップなど、安価なだけでなくきちんと楽しめるクルマをつくっているんだ。「アットホームに営業しています。お気軽にお立ち寄りください」

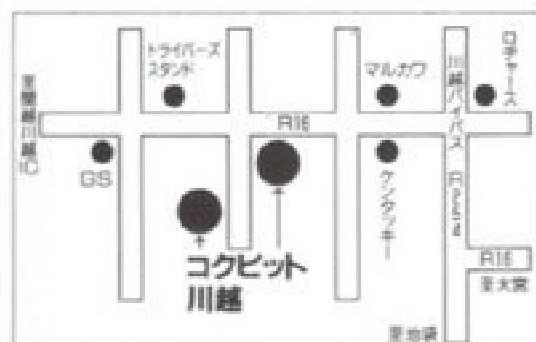
コクピット川越

関東

住所▷〒350-11 埼玉県川越市広栄町3-5
TEL▷0492-43-3111 FAX▷0492-43-3112
定休日▷水曜日
営業時間▷平日AM10：00～PM8：00
日曜日AM10：00～PM7：00

パワーだけがチューンじゃない! 一般の人からハイレベルまで背中のカユいところをアドバイス



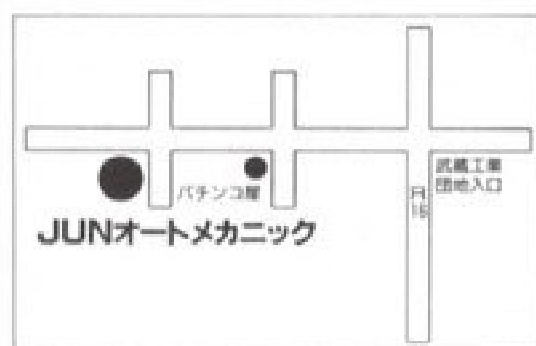


「パワーを追わなくても、いいクルマはつくれる」と言い切るコクピット川越。素材の良さを活かして、無駄なお金をかけない、バランスに優れた楽しいクルマづくりを追求している。お客さんはテクニシャンぞろいだから、お店側も気を抜けない。シロウトに手が届かないカユいところもアドバイスしてくれるゾ。スタッフは明るくて元気者ばかり。かわいいマスコットガールのジュンちゃんもいるから、ひとめ会いたいって野郎も一度行ってみるべし。

JUNオートメカニック

住所▷〒352 埼玉県入間市狭山ケ原102-1
TEL▷0429-34-5335 FAX▷0429-34-3520
定休日▷日曜日
営業時間▷AM9：00～PM6：00

速いだけじゃダメ 信頼性・耐久性を今日も追求するのだった

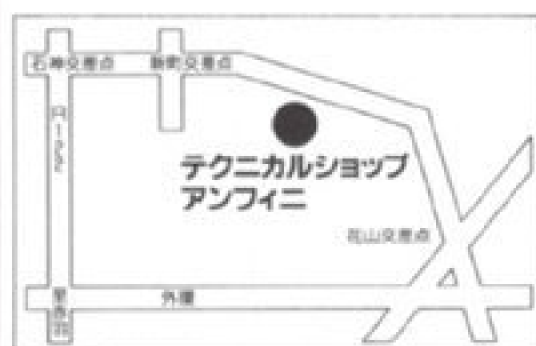


GT-R用オリジナルパーツの開発及び耐久テスト用として、サンデーレース車両があるJUNオートメカニック。パーツ製作から、ボディ板金塗装、チューニングまで請け負うから、ユーザーのどんな声も聞いてくれる。海外レースに参加する車のチューニングを受け持ったり、ボンネビルの最高速トライに出場などの経験と実績が、より信頼性・耐久性の高い技術とオリジナルパーツを生み出す。コストパフォーマンスに合ったチューニングと耐久性が、JUNの目指すモノなのだ。

テクニカルショップ アンフィニ

住所▷〒333 埼玉県川口市西立野472
TEL▷048-294-6161 FAX▷048-294-3170
定休日▷水曜日、第1・第3木曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

はじめの一歩からじっくり付き合って自分好みのエンジンに

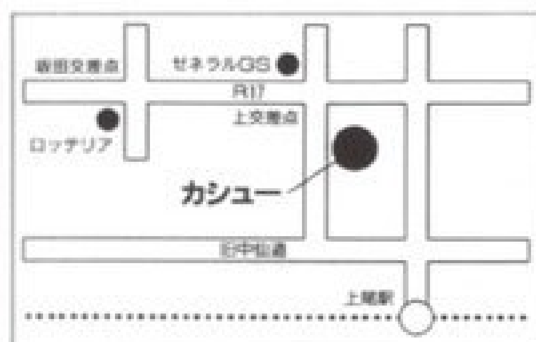


エンジンを中心に、足まわりからエアロまでのトータルチューニングを得意とするテクニカルショップ アンフィニ。エンジンチューンは、個人の好みに何でもお応え。ストリート、サーキットなど、望みの走りにマッチした仕様にしてくれる。今年の後半には80スープラやS14、RV4など新しい車種の開発にもトライする。GT-Rに関しては、8月中旬よりマル秘のニューターピンのマッチングデータ取りを予定している。「エンジンで悩んでいる人は相談に来てください」

CASHIEW(カシュー)

住所▷〒362 埼玉県上尾市上76-6
TEL▷048-771-2888 FAX▷048-772-8886
定休日▷水曜日
営業時間▷平日AM10：00～PM8：00
日・祭日AM10：00～PM7：00

走行会はハイレベル お金を使わず速くなれるユーザー思いのショップだ

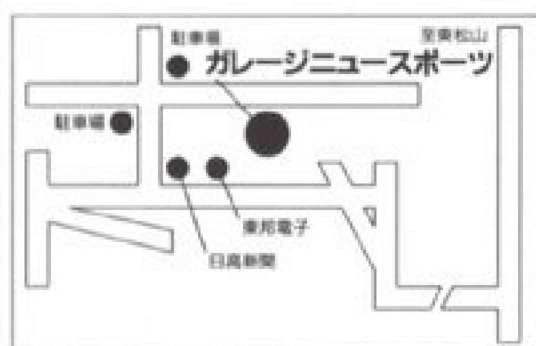


ここはお客が自分でパーツをチョイスして買っていって、自分で取り付ける人が多い。というのも、社長の賀集さんが「お金をかけずにウデを磨いたほうがいい」って人だから。特定のお客さんとベッタリにならないのも「お客さんはみんな同じレベルで面倒見たい」って考えから。そのポリシーは明快で気持ちいい。並べるパーツは、テストしてみて安くて効果があると認めたモノだけと、信頼できるショップだ。日光サーキットで開催の走行会も、ハイレベルな連中で盛り上がってるゾ。

ガレージニュースポーツ

住所▷〒350-12 埼玉県日高市原宿484
TEL▷0429-85-7777 FAX▷0429-85-7711
定休日▷火曜日
営業時間▷AM10：00 ～PM8：00

やたらと愛車に金をつぎ込む君 クルマいじりは安くないと諦めている場合ではない

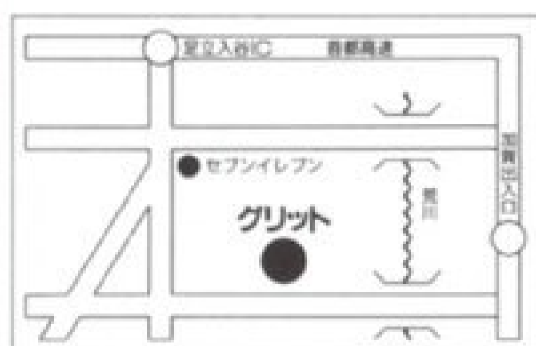


無駄銭は使わせないのがガレージニュースポーツの信条。そもそも「無駄なお金を使う人がたくさんいる」現状から生まれた考えだ。速く走るための足まわり、エンジンのチューン、パーツ取り付けも、完璧な取り付けとセッティングを行ないつつも、オーナーとよく相談し、なるべくコストは抑える方向でやっていく。こちらの話もちゃんと聞いてくれるんだ。「同じようなパーツを2つも3つも買わないようにしましょう。キチンと相談しながらやれば、そんなに買う必要はないのですから」

グリットカーライフクリエーター

住所▷〒332 埼玉県川口市東領家2-34-15
TEL▷048-222-0279 FAX▷048-226-3610
定休日▷レース開催日
営業時間▷AM10：00～PM9：00

現行GT-Rも L型エンジンのスカイラインもグリッドは味方だい



RB26をメインとしたゼロヨンマシンの製作を中心に、ストリートゼロヨンからドラッグマシンまでをメインにつくっている。パーツ取り付けだけではない、エンジンチューニング及び補器類のチューニングも行なうんだ。オリジナルパーツはエンジンから足まわりまであり。また、L型は長年の経験から生まれたオリジナルパーツを開発・販売。エンスーにはうれしいお店だ。「RBとLが主ですが、他車種の方でも何でも相談に乗りますのでどんどん来てください（とくに負けたくない人）」

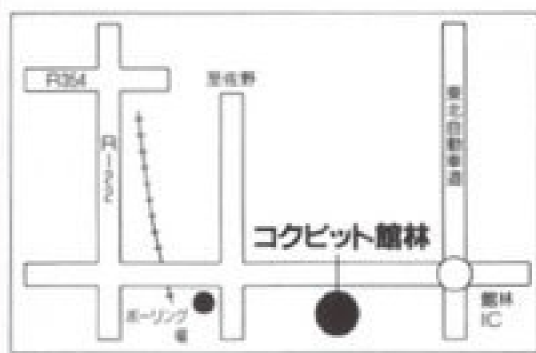
コクピット館林

住所▷〒374 群馬県館林市赤生田町2202
TEL▷0276-73-5451　FAX▷0276-72-1247
定休日▷水曜日、第３火曜日
営業時間▷AM9：00〜PM8：00



クルマのことなら
苦手はないから何でも来い!
元気いっぱいのお店だぞ

ここはハードなお店ってイメージをもってる人も多いけど、実はライトな部分から何でもOK。「苦手はない」っていうから、クルマ全部を任せられるんだ。どんな風にクルマを使いたいのか、じっくり話をしてチューンをアレンジ。GT-Rの人には、ミッションが壊れがちだからいいオイルを使うことと、車高の落としすぎに注意ってことをまずアドバイスしてる。ショック選びも、熱ダレにまで気を使ってるんだ。オリジナルのマフラーやコンピュータも用意、元気いっぱいのショップだぞ。



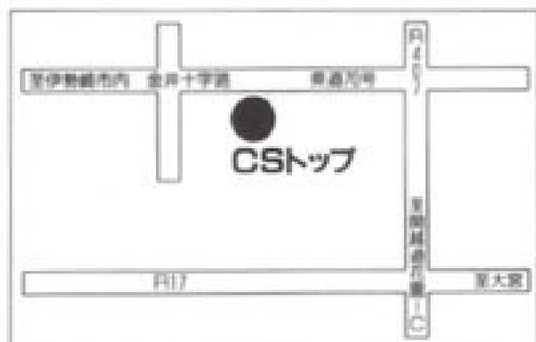
CSトップ

住所▷〒370-03 群馬県新田郡新田町金井160-1
TEL▷0276-57-1203　FAX▷0276-57-0616
定休日▷木曜日、第３水曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



バランス・安全面を考慮した
トータルチューンを提案
何でもまじめに一生懸命やります

「自分で言うのもなんですが、まじめに一生懸命チューニングやってます」と実直な言葉が嬉しいCSトップが提案するのは、総合的なバランス・安全面を考慮したトータルチューン。他にもエンジン関係を中心に、リーズナブルチューンからハイパワーチューンまで、要望に応じて引き受けてくれる。イベント関係では、今後は定期的に筑波サーキットでの走行会を予定中。タイム計測や色々な参加賞などがあるのも楽しみ。「ハード指向と思われがちですが、そんなことはないので気軽に寄っていただきたいです」



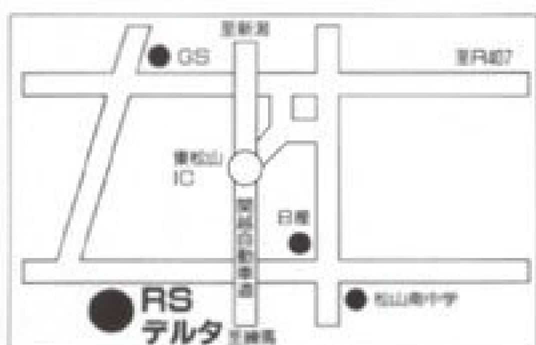
RSデルタ

住所▷〒355 埼玉県東松山市石橋104-6
TEL/FAX▷0493-22-9671
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



初心者だって大歓迎
自分の不満の解消が
楽しいクルマづくりのスタートだ

楽しく乗れるクルマってのは、持ち主自身が不満を感じないクルマのこと。そんなチューニングをトータルで実践しているRSデルタ。ただ市販のパーツを付けるだけじゃなく、純正品を組み合わせて工夫したりして、ボンネット内は一見ノーマルなのに速い、なんてクルマをつくってくれる。プランニングは時間を惜しまず、ユーザーが納得する形でチューンを行なっていく。「いじりたいけど、どうしたらいいかわからない」なんて初心者だって大歓迎。変に気負わず入っていけるショップだぞ。



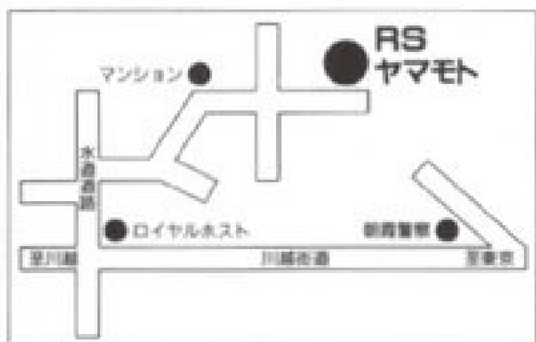
RSヤマモト

住所▷〒352 埼玉県新座市畑中3-2-6
TEL▷048-477-7561　FAX▷048-478-9901
定休日▷火曜日、第２水曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



「東にRSヤマモトの山本あり」
の技術屋・ヤマモトさん
日産車は得意中の得意

RSヤマモトの山本さんは、チューニング業界では言わずと知れた有名人で、ユーザーからの信頼も厚い。GT-Rをはじめ、日産車は得意で足まわり、エンジンと、チューニングはユーザーの技術や予算に合わせて行ない、ライトチューンも大得意だ。常にチューニングへの情熱とチャレンジ精神を持ち続けているRSヤマモト。R33のハイパワーチューニングも完成間近という。イチからちゃんとしたことを教えてもらう意味でも、気遅れせずにビギナーから上級者まで、訪れてみたいショップだ。





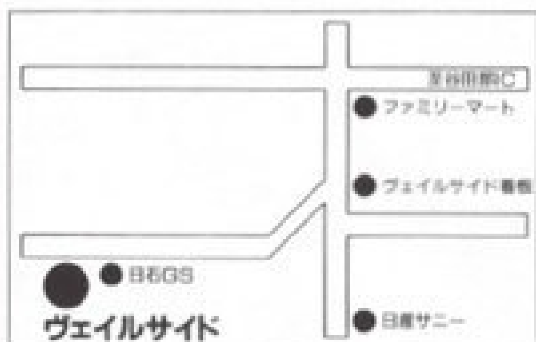
ヴェイルサイド

住所▷〒300-22 茨城県つくば市真瀬1250-3
TEL▷0298-38-1104　FAX▷0298-38-1106
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00〜PM7：00



トータル性能を追求した
最高基準のコンプリートで
走りもスタイリングも光る

ヴェイルサイドのGT-Rコンプリートカーは、94年東京オートサロンで優秀賞を受賞。トータル性能を追求し、ストリートからサーキットまで、最高基準のコンプリートとしてつくられた、魅力あふれるクルマ。そんなクルマづくりの考え方は、走りもスタイリングも光らせたいユーザーの思いに柔軟に対応してくれる。また、月1回栃木県のミューサーキットで走行会を開催。女性も大歓迎だ。「ヴェイルサイドならではの楽しいイベントもたくさん企画して、皆様の参加をお待ちしております」



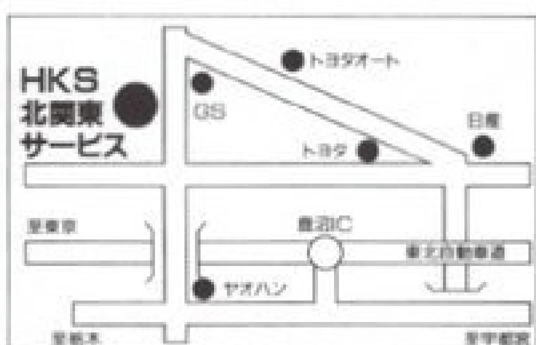
HKS北関東サービス

住所▷〒322 栃木県鹿沼郡茂呂1170-1
TEL▷0289-76-1021　FAX▷0289-76-2297
定休日▷水曜日
営業時間▷AM9：00〜PM7：00



モノを付けるだけが
チューニングじゃない!
豊富なデータでトータルチューン

走りを磨くための機能チューンならオマカセ。ユーザーの使い方に合わせて、パワーだけじゃなく、足を含めてトータルで気を配ってくれるお店だ。サーキットなどでテストを繰り返してユーザーにフィードバック。もちろんHKSのパーツのことは隅から隅まで熟知。でもそれに限らず、いろんなパーツを扱っているんだ。「モノばっかり付けてお金を使わせるのがチューニングじゃない!」なんて言葉が泣かせるよネ。みんなと一緒にクルマを作っていく、油臭くなくて気軽なショップを目指してる。



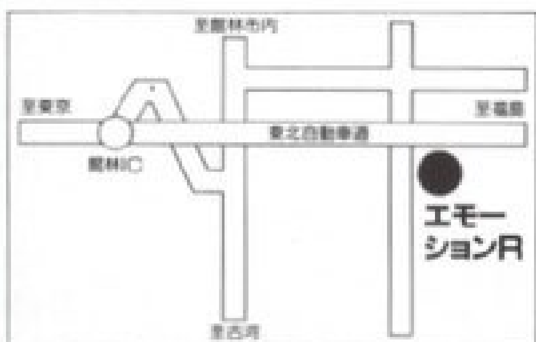
エモーションR

住所▷〒374 群馬県館林市羽附旭町808-1
TEL▷0276-75-5451　FAX▷0276-75-5850
定休日▷水曜日、第３火曜日
営業時間▷AM9：00〜PM8：00



日産系ターボチューンは大得意
不調に悩むクルマも
ケアしてくれるゾ

「日産系のターボチューンが得意」というだけあって、GT-Rに関してもかなり積極的。アルミ削り出しの50φスロットルボディからオリジナルのGT-R専用ホイール「ゲージテクノマグネシオ」、カーボンFスポイラーと、多くの専用パーツをつくり出している。他にもワンオフのタコ足などの製作OK。アフターマーケットのパーツはつけてみたものの、調子が出ない…という人も駆け込んできたりするから、初めての人でも大丈夫。「親切なスタッフが応対しますので、気軽に来店してください」





関東

埼玉
千葉
東京

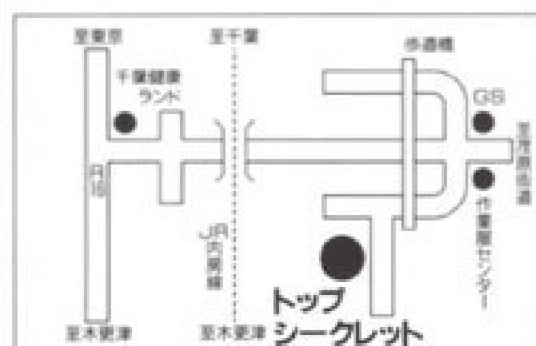
トップシークレット

住所▷〒260 千葉県千葉市中央区村田町814-2
TEL▷043-268-3445 FAX▷043-268-3446
定休日▷水曜日
営業時間▷AM11：00～PM8：00

広い守備範囲と工夫を入れた取り付けでみんな納得のクルマづくり



エンジン内部からトータルで、全レベルに対応可能なショップ。プランニングは先のステップを考えてアドバイス。パーツもただ付けるだけじゃなく、一番性能を引き出せるように加工してから取り付け。得意車種のGT-Rでも、そのチューンにはみんなが納得してるんだ。目指すは「乗りやすくてドラマチックな加速をするクルマ」。保安基準を念頭に置いて手を入れてくれるから、その点も安心だ。相談だけでも歓迎、オートサロン出展車もあるから、気軽に寄ってみては？



プロジェクトM

住所▷〒277 千葉県柏市新富町1-1-13
TEL▷0471-43-7611 FAX▷0471-44-7311
定休日▷水曜日
営業時間▷AM9：30～PM7：00

ユーザーとじっくり話してどんな要望でも幅広く受け入れましょう



ブーストアップからワンオフスペシャルまで、幅広いチューニングがプロジェクトMの基本だ。エンジン内部のチューニング、足まわり、ドレスアップにも対応し、パワーアップはもちろん、耐久性も重視している。ノーマルエンジンでのパワーを追求しているのも好評で、とくに自信のあるトコロだ。さまざまな要望に応えるために大切にしているのが、ユーザーとの会話に十分な時間をかけること。改造車検が受けられて、合法的に速い車両づくりを心がける、面倒見の良いショップなのだ。



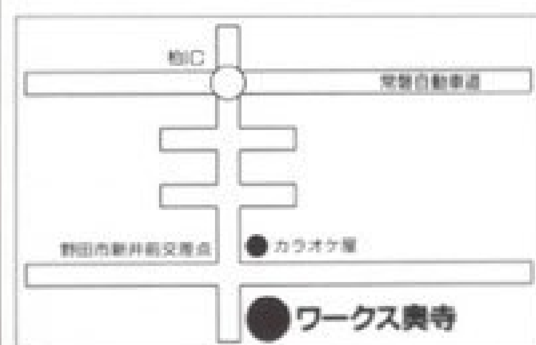
ワークス奥寺

住所▷〒278 千葉県野田市下三ヶ尾大六天前217-6
TEL▷0471-23-8441 FAX▷0471-23-8443
定休日▷なし
営業時間▷AM9：00～PM7：00

仕上がりが美しいのは内面にこだわりとバランスが隠れているから



仕上がりの美しさをモットーに、バランスの良いクルマづくりでユーザーの要望に応えるワークス奥寺。こだわって作り上げたターボ関連パーツや、ステンレスエキマニ、インタークーラー＆サクション系は、その精神が生きている。ドレスアップ以外なら何でもコイ。パワーアップを図りたい人にはシャシーダイナモでの燃料調整セッティングや、ワンオフターボキットがおすすめ。足まわりのセッティングもきちんとやってくれる。「プロのメカニックがお客様のニーズにお応えいたします」



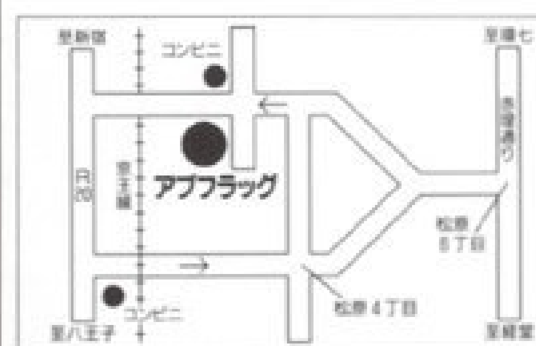
AB-FLUG

住所▷〒156 東京都世田谷区松原5-20-17
TEL▷03-3328-9666 FAX▷03-3328-9899
定休日▷日・祭日、第1・3土曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00

オリジナリティを出して自分だけの"トータルコンプリートカーチューニング"



洗練された都会的な雰囲気を持つエクステリアでお馴染みのアブフラッグ。ドレスアップからチューニングまで手掛けるここが得意とするのは、CPUチューン、タービン、フルチューンエンジンからエアロチューンまでの"トータルコンプリートカーチューニング"。車両持ち込みによるトータルチューンの相談も気軽にできる。公認車検に関しては、業界最先端を自信をもって宣言。「R32 GT-Rタイプ・2 エアロチューニングキット新発売。予約受け付け中です。お気軽に見に来て下さい」



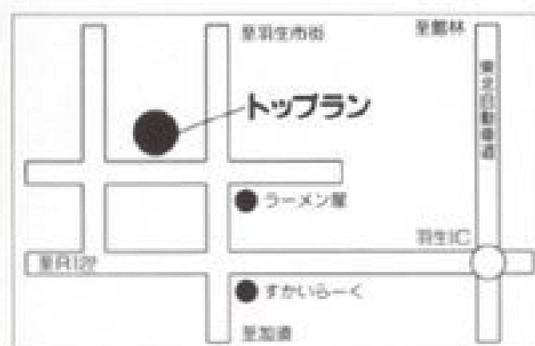
TOP RUN

住所▷〒348 埼玉県羽生市南7-9-20
TEL／FAX▷0485-63-3489
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：30

パーツはすべてテスト済自分で納得したものしか売りません



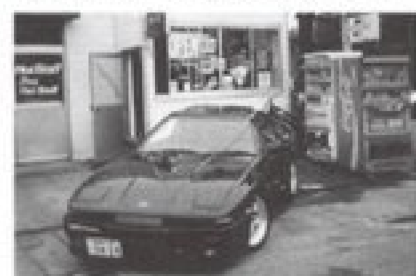
自信を持って「当社は技術を売り物にしています」と宣言するトップランは、パーツを売ってあとはしらん顔、なんてことは一切ナシ。自ら試して納得したものしか販売しないし、市販されていても気に入らないと自社で開発してしまう。またお客さんが要望するパーツの製作もしている。エンジンチューンはボアアップ、タービン交換などどんな仕様も可。足まわりに関しては走る場所レベルに合わせて。「今年はサンデーレースにも参加していきます。又、何か結果も残したいと思っています」



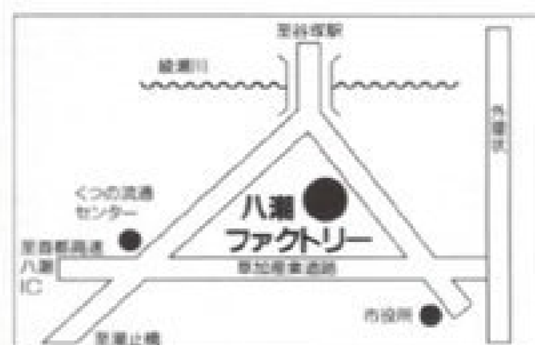
YASHIO FACTORY

住所▷〒340 埼玉県八潮市西袋1291-5
TEL／FAX▷0489-97-3510
定休日▷なし
営業時間▷AM9：30～PM9：00

目指すチューンはどこのフィールドを走っても楽しいクルマ



エンジン、足まわり、ボディのトータルチューンを考え、どこのフィールドを走っても楽しい車づくりをしている。オリジナルパーツの中でも最注目がCPU。ブースト・2kg／㎠にて430psが可能。他にもオイルパンバッフルプレートは、メタルトラブル防止のためノーマルエンジン、フルチューンエンジンにかかわらず加工をすすめる。足まわりはオーリンズベースのオリジナルサスキットで好みのレートを。どんなワガママもOKなのだ。秋には筑波サーキットで走行会を行なうゾ。



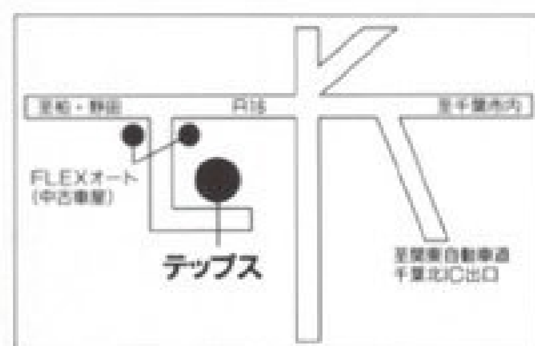
テップス

住所▷〒262 千葉県千葉市花見川区三角町596
TEL▷043-258-7690 FAX▷043-286-2414
定休日▷なし
営業時間▷AM11：00～PM9：00

テップスチューンはバランスのとれたエンジンかつビシッとした走り



「ドレスアップ以外なら何でもOK」と、きっぱり。特にエンジンチューンなら大得意で、どんなコトでも、手慣れたもの。オーバーホールついでの各部バランス取り、ヘッドチューンなどが好評。ターボチューンもオハコなのだ。まずは軽くライトチューンからでも、後々のステップアップを考えているなら、それなりの対応もバッチリやってくれる。リーズナブルにいきたい、という声にも耳を貸してくれる。どんなふうにしようかナ、と思案中の人も、まずは行って相談をしてみては？



SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

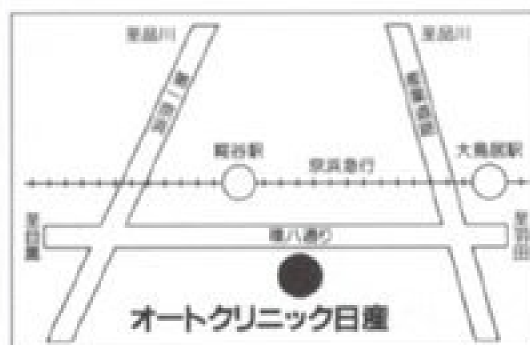
オートクリニック日産

関東

住所▷〒144 東京都大田区萩中2-3-8
TEL▷03-3743-4500 FAX▷03-3743-4522
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00



最新型のスポーツカーから ノスタルジーカーまで 円念にケア

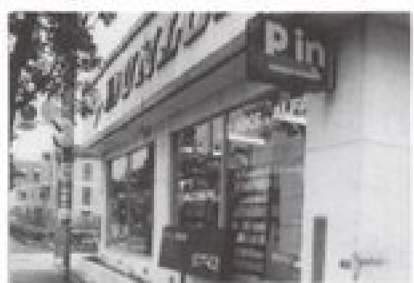


GT-R、Zを中心に日産車全般を得意とする。ライトチューンからフルチューンの湾岸仕様まで、ベストなセッティングを目指して相談に乗ってくれるぞ。おすすめパーツはちょっと値が張るが"違う"と体感できるブレンボ・ブレーキキット。IMSAの300ZXのドライバー、スティーブ・ミレンがデリバリーする"STILLEN"ブランドの総輸入代理店でもある。クラシックカーやダメージカーのレストアもお得意。「一度立ち寄ってもらえば何か珍しい物をお見せできると思います」

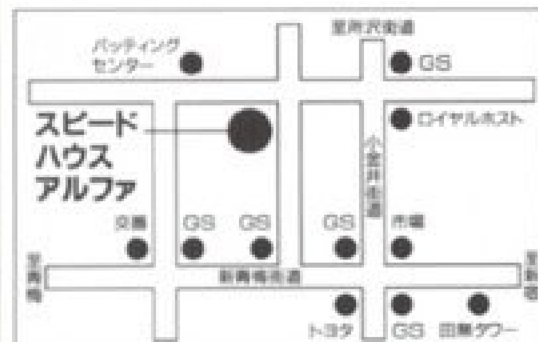
スピードハウス アルファ

関東

住所 〒203 東京都東久留米市滝山7-1-26
TEL▷0424-74-7444 FAX▷0424-75-2942
定休日▷月曜日
営業時間▷平日AM10：00～PM8：00
日・祭日AM10：00～PM7：00



シンプル・イズ・ベストで トータルバランスに優れた おいしいクルマ作りを



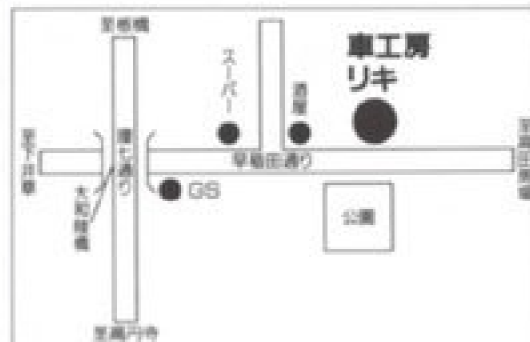
アルファの信条は、シンプル・イズ・ベスト。「クルマの一番おいしいところを生かしつつ、足らない部分をチューニングでフォローする考えだ」だから無闇なドッカンパワーは勧めない。トータルバランスのいいクルマをつくれば、結局は危険も減って、お金の節約にもなる寸法だ。てなわけで、現状はライトチューンのユーザーが多いけど、本当はやるとなったら何でもできるお店だよ。メインコンピュータは1台ずつの現車合わせで、どんな仕様にも対応。年末にはセールも開催、そちらの方もお楽しみに。

車工房リキ

住所▷〒165 東京都中野区野方1-43-1
TEL▷03-3385-5115 FAX▷03-3385-5224
定休日▷火曜日
営業時間▷平日AM10：00～PM8：00
日・祭日AM10：00～PM6：00



多くのテストで 煮詰めた足は秀逸 オリジナルサスにも注目だ



足まわりならオマカセ。レベルや使い方に応じてセッティングをキメてくれる。GT-Rでも多くのテストの結果、泣きどころのアンダーを解消しつつ、高速でも振られないセットを実現している。アライメントにも力を入れて、見てくれだけのパーツは使わない。フレーム修正だってバッチリだ。オリジナルの足まわりキット「ウルプス」は、最近値下げしたっていうから見逃せない。クラブでは走行会も随時開催中だ。真面目に真剣に、スタッフが対応してくれるショップだぞ。

セントラル20

住所▷〒182 東京都調布市上石原1-32-34
TEL▷0424-86-4451 FAX▷0424-86-4428
定休日▷日・祭日
営業時間▷AM9：00～PM6：00



日産車専門だから 素の状態もチューニング後も よーく分かってる



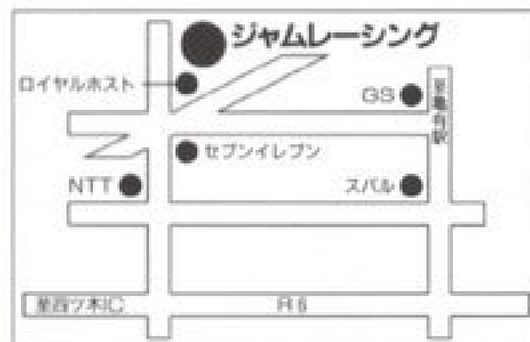
日産車専門のチューニングやオリジナルパーツでおなじみのセントラル20。CPUをはじめ、サスキット、スピードメーター、ドレスアップなど、セントラルのオリジナルパーツが店頭を賑わす。"ノーマル車を知り尽くしたチューニング技術に怖いモノはナシだ"。とくにスペシャルCPU"BRAIN"のセッティングには絶対の自信あり。"まずはライトチューンからのおつきあいを提案している。「女性メカニックを含め総勢10名のスタッフがチューニング相談をお待ちしています」

ジャムレーシング

住所▷〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6
TEL▷03-3690-1610 FAX▷03-3690-1990
定休日▷走行会開催日
営業時間▷AM9：30～PM8：00



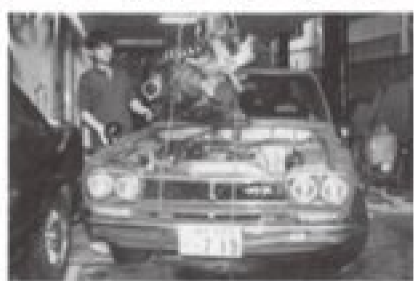
無駄のないパーツ選びで 最適セッティング 走行会仕様もイケル



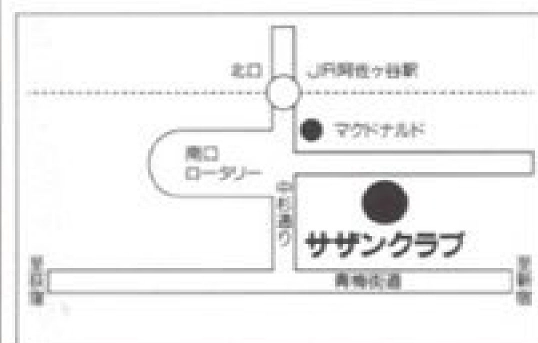
ちょっとした整備からレースメンテナンスまで幅広く対応。どんな細かいことでも、面倒を見てくれるうれしいショップなんだ。エンジン、サスペンション調整とお客さんの要望に合わせてライトチューンからフルチューンまでOK。豊富なオリジナルパーツ類から無駄のない最適なものを選び出してセットアップしてくれる。サーキット走行のセッティングで悩んでる人の相談も、快く受け入れてくれる。ショップに行くほどのコトじゃないけど…と悩みとどまってる人は、今すぐジャムに！

テクニカルショップ サザンクラブ

住所▷〒166 東京都杉並区阿佐ヶ谷南2-18-8
TEL/FAX▷03-3316-1823
定休日▷なし
営業時間▷AM9：00～PM9：00



持ってるノウハウを 100パーセント公開 プライベートチューナーの味方だ



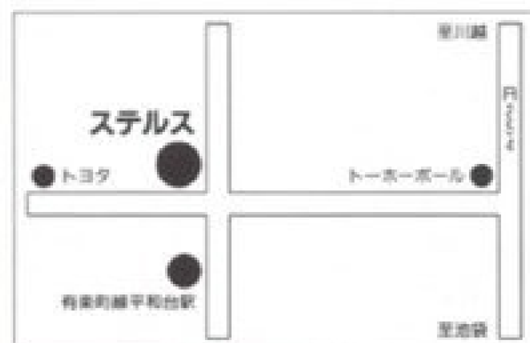
「優れた知識は、みんなで分かち合いたい」と、サザンクラブはチューン&メンテガイドの本（GT-R用はVOL・1～3）とビデオ（同VOL・1～2）をリリース、そのノウハウを全部公開しちゃってる。これで女の子が自分でタービン交換できたというスグレモノ。これは通販もOKだ。サザンクラブはそれだけじゃなく、例えばタービン交換は独自の取り回しで立ち上がり向上、パーツ取り付け後は同乗走行でき上がりを確認してもらっている。とにかくプライベートチューナーの味方なんだ。

ステルス

住所▷〒179 東京都練馬区北町6-33-3
TEL▷03-3937-9018 FAX▷03-3937-7002
定休日▷月曜日
営業時間▷PM1：00～PM10：00



"見た目はノーマルで! でも速い"が ステルスの法則



好評のステルスCPUでお馴染み。コンピュータセッティング点検もある。エンジンのライトチューンをしに来るユーザーがもともと多い。最近は見た目はノーマルでなきゃダメ、エンジンもいたずらにいじりたくないというお客さんが増えている現状に合わせ、ノーマルタービンのブーストアップで限界に挑戦というのが人気とか。GT-Rオーナーには「ブレーキをちゃんと効かせるようにしてほしい」とのメッセージ。う～ん言えてる。同店舗内に中古パーツ店もあり。公認車検取得もOK。

走りの原点を究める!

BLITZ ACCESS COMPUTER



GTRにはアクセスRがベストマッチング!

ACCESS COMPUTER

アクセスRはスカイラインGTRのスペックをフルに引き出すために誕生したオールラウンドコンピューターシステムです。アクセスRはメインコンピューターボックスと3つのロムで構成され、オーナーが走りにマッチしたロムを交換し常にベストなセッティングを発揮させることができます。

●Aタイプ・ロム

GTRのノーマルロムを新品のロムにコピーしたもので、メカニカルトラブル時用のエマジェンシーロムと考えてください。

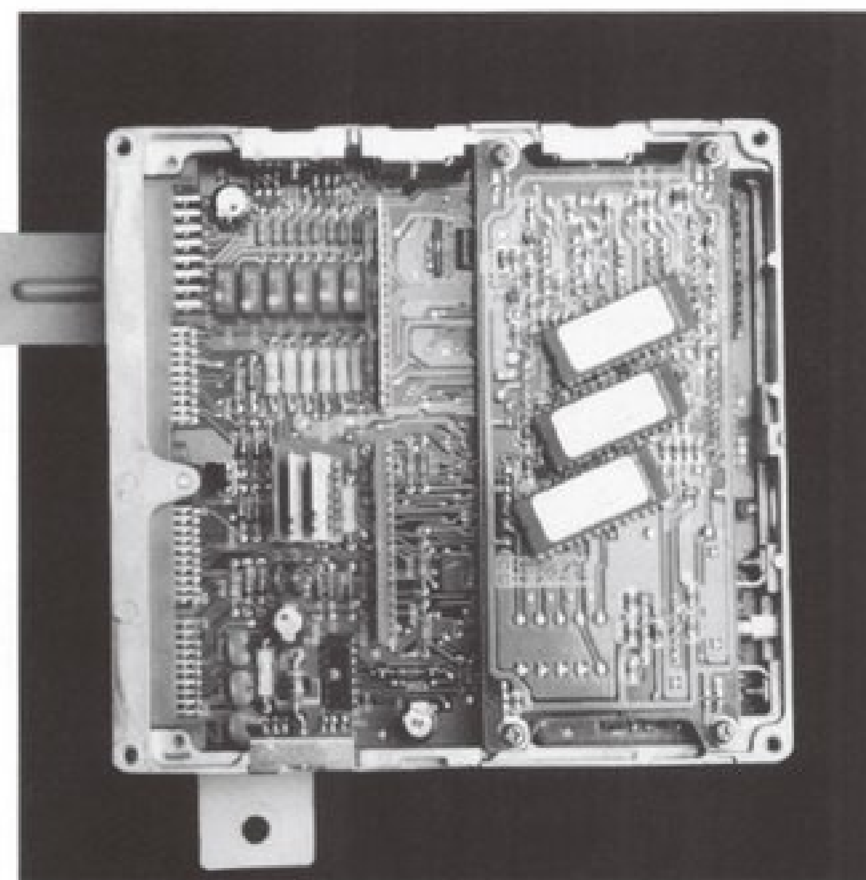
●Fタイプ・ロム

ストリートをスムーズに、そして速く走るために開発されたロムで設定ブーストは0.7〜0.9、回転リミッターも8200回転に設定しています。ストリートの走りであればオールラウンドに対応するマップを持っています。

●Xタイプ・ロム

サーキットなどのスポーツ走行などのように、よりハードな走りに限定したロムです。設定ブーストは0.9〜1.2、回転リミッターも8600回転に設定しています。高回転域のレスポンスとブースト設定の幅の広さ、また回転リミッターの設定範囲などはスポーツ走行にベストマッチな設定ですが、水温の上昇、設定ブーストの確認などよりシビアな対応が求められるロムでもあります。

★アクセスR　価格98,000円 3ロム／交換説明書　(ノーマルユニット下取り価格)



フィールドを選ばないベーシック・アクセス

GTR／GTRニスモ　価格75,000円 (ノーマルユニット下取り価格)

powered by BLITZ co.

4-2-3 TORANOMON, MINATO-KU, TOKYO 105 Phone : 03-3432-6718
TOKYO SHOW ROOM : 0424-89-0346　OSAKA : 06-857-3967
SENDAI : 022-231-1331　SAPPORO : 011-753-5461

オーテックツカダ 公認 GT-R
332.4km/h達成!!



正規公認特約店

これからの時代は
車検対応(リーガル)を無視して
ストリートチューンをする事が
むずかしい環境になっています。
オーテックツカダは、
公認車検フルチューン、
リーガルエキサイティングチューンで
ストリートファイターを応援します。
リーガルファイター、
オーテックツカダに乞う御期待。

チューニングパーツへの取付、交換は誰でも出来る。
同じパーツでタイムが違うのはチューニングテクニックの差だ。
オーテックツカダがその実力を証明!



45°バンクを300km/hで駆け抜けるには完成されたサスチューニングとアライメントチューンがなければ到達できない。

- ○90年 7 月　RRCドラッグレース、GTRクラス優勝(富士)
- ○90年 8 月　GTRの最速達成313,8km/h(谷田部)
- ○90年11月　CARBOYゼロヨン大会総合8位、GTRクラス1位(富士)
- ○90年12月　パルサーGTi-Rリーガルチューン最速253km/h(谷田部)
- ○90年12月　パルサーGTi-Rリーガルチューン0-400 12秒1(谷田部)
- ○90年12月　フェアレディZ R1 300km/hオーバー達成(谷田部)
- ○91年11月　CARBOY GTRバトル(ショップ対抗)堂々準優勝(谷田部)
- ○91年12月　公認GTR最速315.8km/h(谷田部)
- ○92年 4 月　リーガルエキサイティングGTR 0-400(ウェット)11秒97(谷田部)
- ○92年 6 月　走り屋チューナー決定戦、タイムアタック1位(間瀬サーキット)
- ○92年12月　リーガルエキサイティングGTRニスモ 0-400 11秒188(谷田部)
(ホリデーオート'93 ゼロヨンリーグ戦総合1位)
- ○92年12月　公認車検GTR最速更新 332.4km/h(谷田部)
- ○93年10月　走り屋チューナー西日本一決定戦 第3位(T1サーキット)
- ○93年10月　走り屋チューナー日本一決定戦 第4位(T1サーキット)
- ○94年 2 月　リーガルエキサイティングGTRニスモ0-400 11秒003 更新(谷田部)
(ホリデーオート'94 ゼロヨンリーグ戦総合1位)
- ○94年 5 月　AE86 世界一決定戦第4位
- ○94年 6 月　リーガルストリートGTRニスモ改0-400 10秒774(谷田部)
(ストリートGTR VPCオリジナルKiT)

◎GT-R スペシャルニスモタービン
強化アクチュエター付
1ヶ ¥150,000

◎R32ネガティブアッパーリンク
(−2°、−3°、−4°)
1組 ¥38,000

◎VPCスペシャルセッティングします。

◎Fコンスペシャルセッティングします。

GT-R用VPC KiT 20万円

ストリートGT-R VPC オリジナルKiTにて
堂々0-400 10秒774!!

中古パーツコーナー
GTR用中古パーツ
ボディパーツ
多数アリ
TEL・FAXにてお問い合せください。

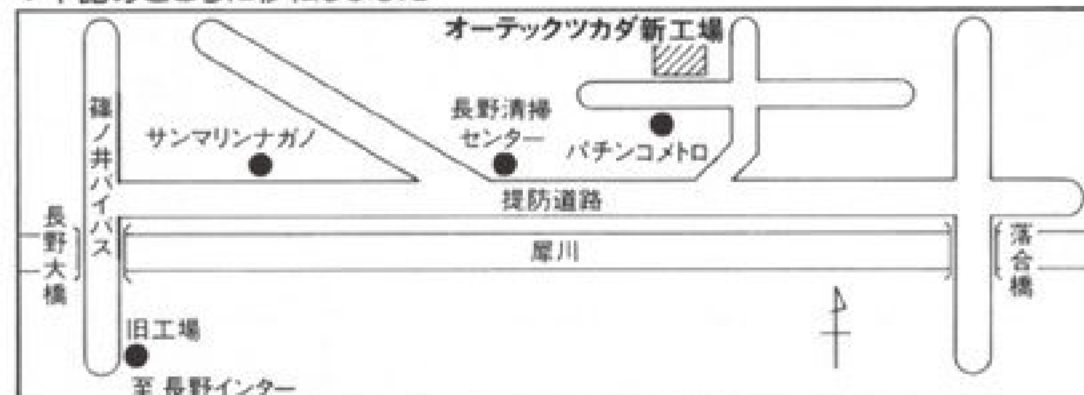
リーガルファイター HKS PRO SHOP VPC. Fコンパワーライター店

オーテックツカダ

車検・点検・鈑金・塗装は塚田自動車へ

長野市大字大豆島本郷前6120-1 TEL(0262)21-3086・FAX(0262)21-7613
〈営業 9:00AM〜8:00PM〉冬期間、日曜・祝日は休みます。

◆下記のところに移転しました



SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

アタックレーシング

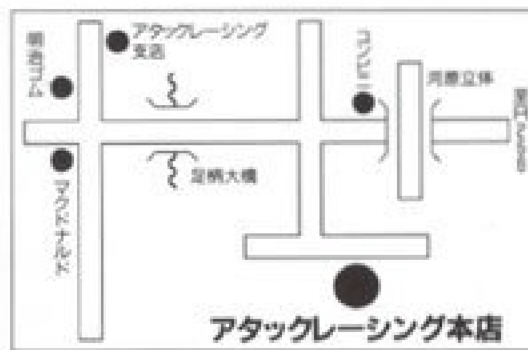
関東

住所▷〒258 神奈川県足柄上郡大井町金手447-3
TEL▷0465-83-6882　FAX▷0465-83-0779
定休日▷水曜日、第３火曜日
営業時間▷AM9：00～PM7：30



本物のケミカルチューンがこんなに深い世界だってキミは知ってたか?

ここの目玉はケミカルチューン。「添加剤なんて効かないよ」って人も多いけど、それは本物を使ってないから。本当のケミカルチューンは、例えばターボ車なら、ピックアップやラグが良好に、ブーストも上がって、しかも耐久性向上と万能選手なんだ。アタックレーシングは、オイル添加剤「X-」やブレーキ強化剤「ドラックー」をリリースして、そのノウハウ（添加率が命）も教えてくれる。効果を体感した人にはさらに上のランクも用意されてるっていうから、ワクワクものだ。



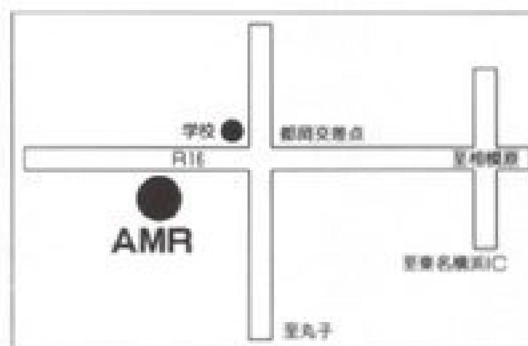
AMR

住所▷〒241 神奈川県横浜市旭区都岡町7-11
TEL▷045-955-0571　FAX▷045-952-4824
定休日▷火曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



セッティングのノウハウ・データ山ほどあるなら分けてもらおう

「セッティングのノウハウ・データは山ほどあります！」この自信はN一耐久などでテクニカルサポートの経験からフィードバックさせた技術があるから。エンジン、CPUなどのチューニングが最近は一般的になってきている中で、他にはないチューンを日々トライしている。足まわりのほうも、メーカー側ができないひとりひとりのニーズに合わせたセッティングを心掛け、足で困っている人には、電話で相談にも乗ってくれる。君に合ったチューニング方法をアドバイスしてくれるよ。



GTO

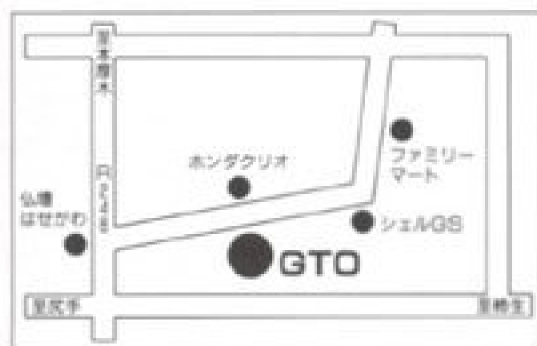
関東

住所▷〒216 神奈川県川崎市宮前区小台1-10-23
TEL▷044-856-5900　FAX▷044-856-1173
定休日▷水曜日
営業時間▷AM11：00～PM8：00



どんな小さなトラブルでも大がかりなチューンのことでも真剣に相談に乗ります

「エンジンから足まわり、何でも得意」という心強い営業のとおり、技術にも定評がある。ブーストアップなどのライトチューンからフルチューンまで、ユーザーの用途に合ったパーツを、プロの目で的確に選んでくれる。バトル・クラブのヴォーグマフラー、CPUなどを製作しているお店でもあり、品揃えの豊富さもウリ。小さなトラブルからフルチューンまで、どんなことでも面倒くさがらず、真剣に相談に乗るのがポリシーだ。「一度来ていただければ、きっと気に入っていただけると思います」



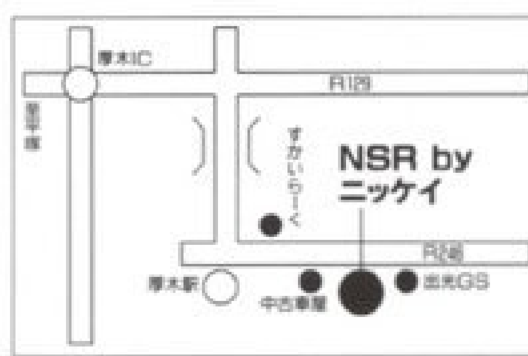
NSR by NIKKEI

住所▷〒243-04 神奈川県海老名市河原口712
TEL▷0462-32-1171　FAX▷0462-32-7349
定休日▷なし
営業時間▷AM10：00～PM8：00



後続車がシビレる端麗な後ろ姿とスムーズな走りに

大ヒットの"S13 Rグリル"の発売元・NSR。なんとなくシルビア色が強いけれど、GT-Rオーナーだって御用達だ。オリジナルエアロでのドレスアップ、足まわりを含めたライトチューンが現在は主流。人気が高いFRPエアロパーツは、機能・フォルムともに評価は高い。7月中旬にはR32系（2ドア）のリヤウイング"サーキットウイング"を新発売する。好評発売中の"GT-R型リヤウイング（塗装済品）"は、値上げ予定だったけど、お客様還元の意味で価格据置きに。うれしすぎる。



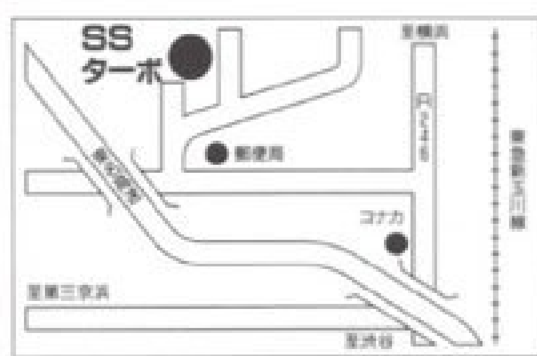
スピードショップ ターボ

住所▷〒225 神奈川県横浜市緑区荏田西1-15-22
TEL▷045-972-3303　FAX▷045-972-3888
定休日▷火曜日、第２水曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



細やかな仕事でベース車の良さを引き出して本当に望むチューンを提供

「GT-Rはどこかを突出させるんじゃなく、ノーマルの良さを伸ばしてやるほうがいい」というSSターボ。GT-R独特の4WDの性格も考慮しながら、無駄な出費のないチューニングを施してくれる。プランニングは押しつけナシ、じっくりと話をして、オーナーが本当に欲しいチューンをアドバイスする。セッティングは1台ごとの個体差を細かく見極めながら。また自分でも手を入れてみたい人へのアドバイスもOK。チューンの第一歩から付き合っていきたいショップだ。



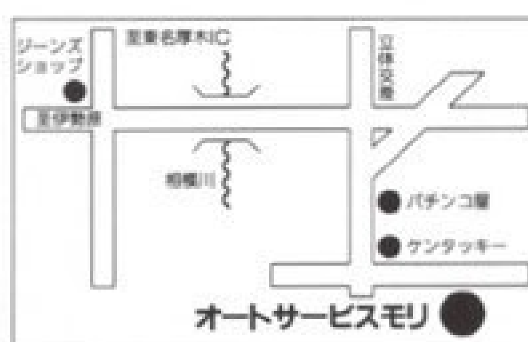
オートサービスMORI

住所▷〒253-01 神奈川県高座郡寒川町倉見1116
TEL▷0467-74-0058　FAX▷0467-74-0254
定休日▷日曜日、第３月曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



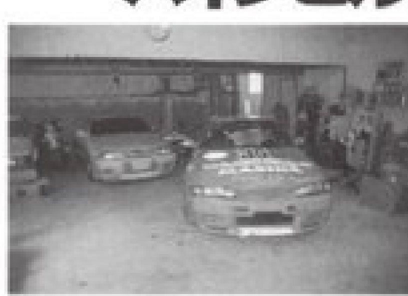
ひとつひとつ確実なステップアップに一役買います

GT-Rのエンジンチューニングはモリにおまかせ。まずは相談に応じて、クルマとユーザーの方向性をしっかりと見極めて段階的にチューニングをすすめていく。ターボチューンなら、NISMOタービン仕様が安くて速くておすすめ。ステップアップでBIGタービンチューンまでやってくれる。ミッション、デフのオーバーホールも面倒を見てくれて、頼れるショップなんだ。現在はR33にも力を入れていて、データ取りも進んでいる。「GT-R、R33オーナーの方、気軽に寄って下さい」



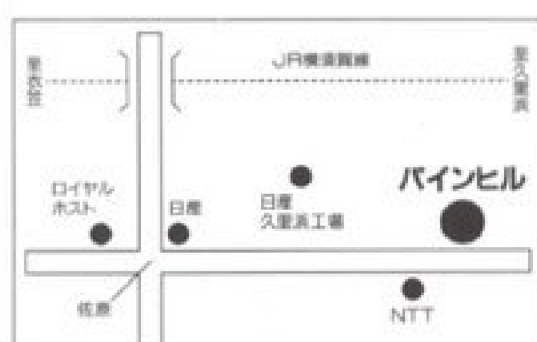
パインヒル

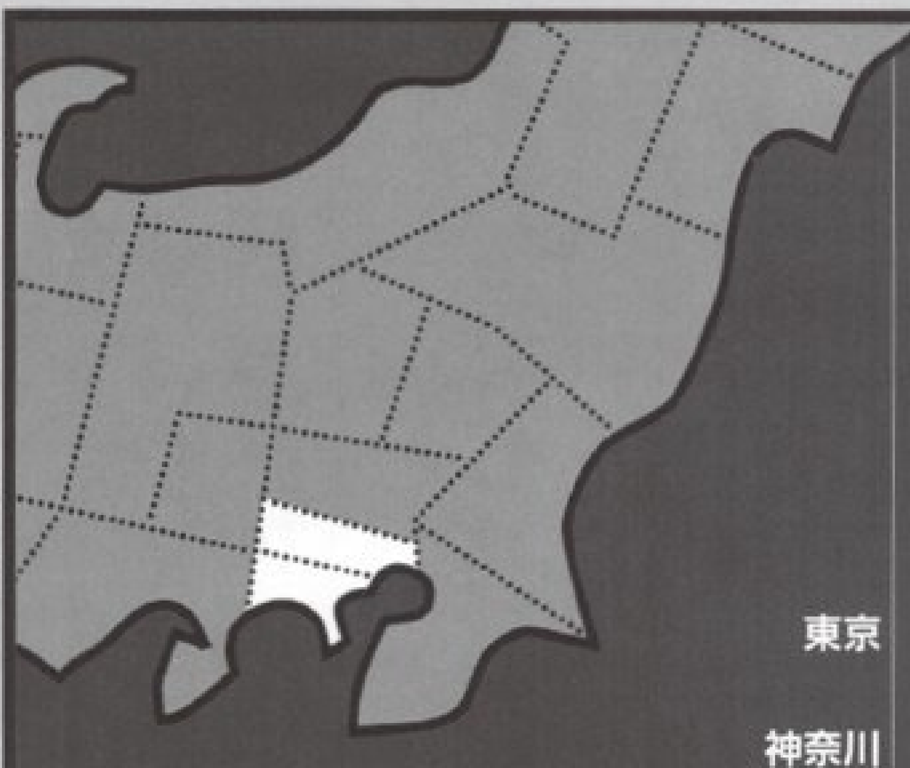
住所▷〒239 神奈川県横須賀市内川1-3-18
TEL▷0468-33-9819　FAX▷0468-33-9818
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM10：00



いいかげんなクルマはつくらない! ひと味違うチューンでキミだけのクルマを作る正統派

「中途半端なGT-Rはつくってない」というパインヒル。エンジンを6機もブッ壊して蓄積したノウハウで、ノーマルエンジンの範囲でパワーを引き出すチューンを会得している。足まわりもうるさいお客さんが集まってるから、ウデも上がるってもの。過激なチューンでも必ず公認車検を取るっていう正統派だ。モータースポーツ車両づくりで磨いたノウハウで、ちょいと上いく味付けを。「みんなと違うことがやりたい」なんて人は大歓迎だ。遊びがてら気軽に寄れるお店だぞ。



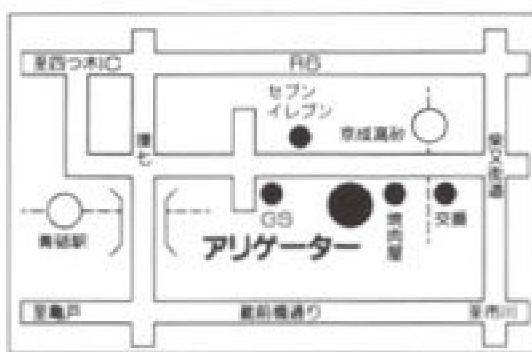


BOMEX

住所▷〒125 東京都葛飾区高砂2-36-3
TEL▷03-3657-5033　FAX▷03-3657-5503
定休日▷第2・4土・日曜日
営業時間▷AM10：00〜PM7：00



見ているだけでも楽しめる パーツが豊富なショールームは ほしいモノがきっとあるハズ



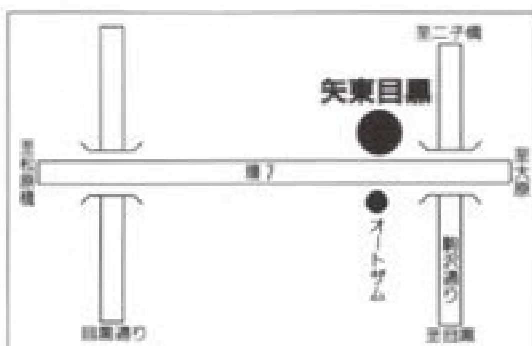
BOMEXオリジナルパーツをはじめ、各有名チューナーの製品がズラリと並ぶショールームは、見ているだけでうれしくなるのダ。BOMEXエアロパーツは、その場で購入なら塗装もやってくれちゃうし、他のメーカーのエアロパーツは取り寄せもできる。全国に通信販売も行なっており、5万円以上買うと送料が無料。R32系では2ライト付Fスポイラーとリスポイラー TYPEⅢ、TYPEⅣが好評発売中。BOMEXメンバーズクラブ「EXPOSIVE CLUB」も入会受け付け中だ。

矢東目黒(ピレリー目黒)

住所▷〒152 東京都目黒区柿の木坂2-3-3
TEL▷03-3724-7746　FAX▷03-3725-3450
定休日▷なし
営業時間▷平日AM9：00〜PM7：00
日・祭日AM9：00〜PM6：00



グループ店ならではの 価格と在庫量で タイヤ／ホイールを提供



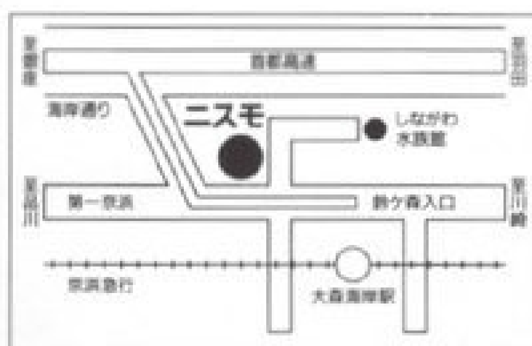
環7沿いにピレリの看板が目立つ、タイヤとホイールのスペシャルショップ。東京都内に6店舗、全国合わせて10店舗を構える矢東タイヤグループの1店だから、豊富な在庫とうれしい価格で、予算内で納まるタイヤとホイールをアレンジしてくれる。タイヤはもちろん全メーカー取り扱いだけど、特にピレリに関する細かいノウハウと商品知識は、看板の名に恥じないものだ。組み付けはインパクトレンチにまかせっきりにせず、トルクレンチできちんと確認っての も信頼できるよね。

NISMO(ニスモ)

住所▷〒140 東京都品川区南大井2-10-6
TEL▷03-3767-1123　FAX▷03-3765-4023
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00〜PM6：00



サーキットで鍛えられた 信頼のパーツ群を ショールームでチェック



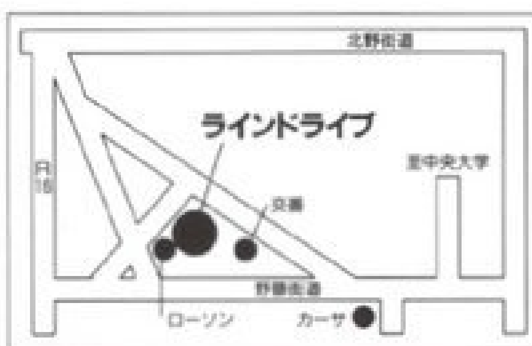
ニスモは日産のモータースポーツ開発会社。メーカー直系だから、クルマの把握度はピカイチ、ズラリそろったパーツの数々は信頼性バツグンだ。ここはそのショールーム。自分の目で気になるパーツをチェックできるし、相談もOK。モータースポーツのビデオ上映なんかもあって、デートスポットにも使えるぞ。今後はストリートに力を入れていくっていうから、乞うご期待。また全国16カ所にニスモのスペシャルショップ「ニスモパドック」があるから、他地域の人も問い合わせてみたら？

ラインドライブ

住所▷〒192-03 東京都八王子市下柚木450 ヴァンベール1F
TEL▷0426-75-5857　FAX▷0426-75-5896
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



なんか調子が悪いなぁ……と、一人で悩んでいる人 素直に助けてもらおうよ



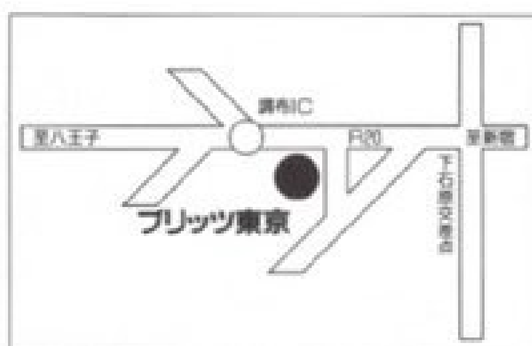
「調子が悪くて困っている人を助けるのが仕事」と暖かい言葉に親切さがにじみ出る。パワーアップでは名が知れているが、足まわりなどチューニング全般において引き受け、とくにCPUを含めたセッティングは自信アリ。危険と思われること、明らかに無駄なことはお断りするかも。走行会の主催は現在休止中だが、どこかの走行会に参加を予定している人には、リーズナブルで納得のいくメニューを用意。「マフラー、サスキットのオーダーメイドも随時受付。ご相談下さい！」

ブリッツ東京

住所▷〒182 東京都調布市上石原1-9-7
TEL▷0424-89-0346　FAX▷0424-89-0853
定休日▷祭日
営業時間▷AM10：00〜PM7：00



気になるパーツを 探し出したら止まらない そんなブリッツのショップ



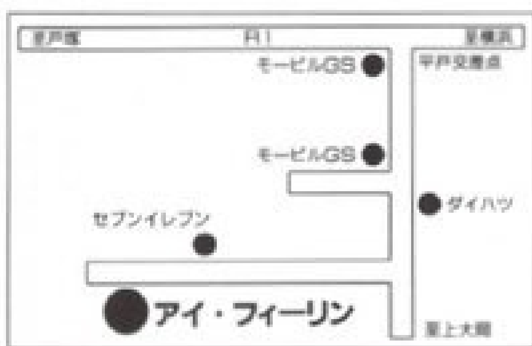
ストリートからレースまで、さまざまな分野のモータースポーツシーンで活躍する「BLITZ」の専門店。パーツの販売だけでなくファクトリーもアリ。より上の走りを目指すユーザーがやって来ては、新製品をすかさずチェックしている。もちろんブリッツパーツのセッティング技術は他の追随を許さない。サーキット、ストリートと豊富なデータのもとに生まれたパーツは、目的別に選べ、信頼性も◎。あとはその性能を十二分に引き出すブリッツ・チューンで、決め！

アイ・フィーリン

住所▷〒233 神奈川県横浜市港南区下永谷3-72-15
TEL／FAX▷045-825-9781
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00〜PM7：00



公認車検を取って 安心して乗れ、かつ速い オトナのクルマ仕様に



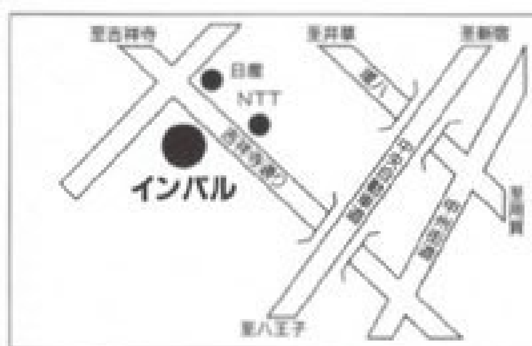
まずは公認の取れるクルマづくりをすすめている。チューニングは足メインでオリジナルパーツも当然のことながら車検対応。サーキット走行に振ったクルマづくりが得意だが、これもやはり公認仕様を心掛けている。GT-Rオーナーはハードチューンはもう卒業という人が多く、軽く足のアライメント調整をする程度でエンジンはほとんどノーマル状態、といった大人の仕様が好まれている。走行会も開いていて、今後は回数を増やす予定だ。「MT、AT関係なく気軽に来て下さい」

ホシノインパル

住所▷〒181 東京都三鷹市下連雀6-1-7
TEL▷0422-49-6484　FAX▷0422-49-8873
定休日▷なし
営業時間▷平日AM9：00〜PM6：00
日・祭日AM10：00〜PM7：00



街の中で走る、曲がる、止まる その気持ち良さの追求が 大人のチューニングなんだ



本当のストリートチューンってなんだろう。ホシノインパルはそれを、街の中で普通に使った時のスポーティな快適さ、バランスの良さだと考えた。実はこの数字に出ない性能を実現するのが、とっても難しい。ホシノインパルはオリジナルパーツを使って、そんなクルマ作りを手伝ってくれる。過激なイメージのあるGT-Rだからこそ、逆に洗練さを狙ってみるのもひとつの手。助手席の彼女に「GT-Rって、こんなに気持ちのいいクルマだったの？」なんて言わせたら、君の勝ちだゾ。

SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

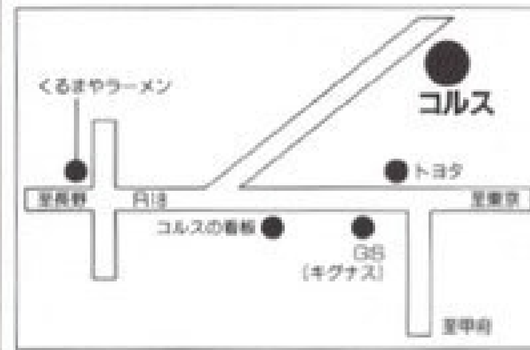
モータースポーツエキップメント・コルス

信越

住所▷〒384 長野県小諸市柏木547-7
TEL▷0267-23-8407 FAX▷0267-23-0841
定休日▷日曜日
営業時間▷AM9：00～PM7：00

足まわりならお任せあれ GETブランドでおなじみ コルスの総本山だ





オリジナルの車高調整式サスペンションキットを始めとして、スプリング、ピロテンションロッド、アッパーアームなど、足まわりに関しては絶大な評価を得ている「GET」ブランド。まさしくコルスの技術力が結集されたパーツ群だ。

最近ではコルススーパーバトルロイヤルなど閉鎖サーキットでの走行会も開催し、さらなるフィールドの拡大を目指している。「R32スカイラインのパーツはいろいろとやっていますので、わからないことがあれば気軽にTELしてください」

北陸

福井

アンフィニレーシング

東海

住所▷〒501-32 岐阜県関市平賀町5-15
TEL／FAX▷0575-24-1937
定休日▷月曜日
営業時間▷AM9：00～PM8：00

レースからユーザーへ ドラッグに賭ける意気込みが 伝わるスペシャルショップ





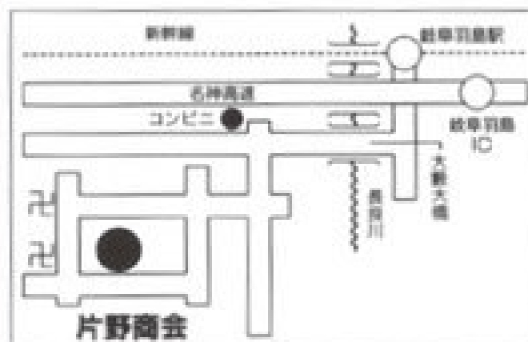
「ドラッグレースに出場し続けて、そのノウハウをお客さんのクルマにフィードバックしていきたい」というアンフィニレーシングは、まさしくドラッグ、ゼロヨンのスペシャリスト集団だ。加工クランクを使用しての安価で回せるエンジンづくりを始めとして、現車合わせのステンレスエキゾーストマニホールドや、オリジナルの100φマフラー、シングルスロットル加工、インタークーラーパイプ製作などエンジンチューニングに関しては、ユーザーの期待を決して裏切ることはないだろう。

片野商会

住所▷〒503-67 岐阜県海津郡平田町須賀283
TEL▷0584-67-3383 FAX▷0584-67-3384
定休日▷木曜日
営業時間▷AM11：00～PM9：00

ゼロヨン野郎もサーキット派も ジャンジャン寄っといで! コンピュータセットは自社開発だ





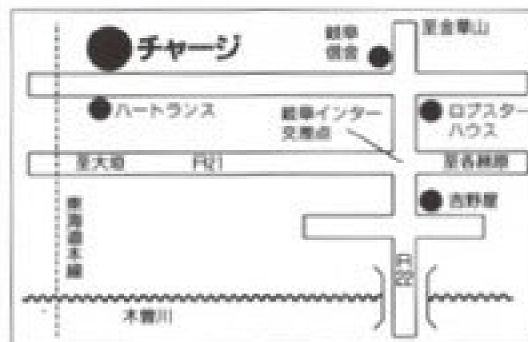
「ゼロヨンが好きな人やサーキットを走る人、ジャンジャン来て下さい」という片野商会は、街での乗りやすさを忘れず、なおかつ戦闘力のあるチューンをしている。将来に生きてくるパーツ選びをアドバイス、ワンオフものを手掛けることも多く、自分だけのひと味違ったクルマづくりが可能だ。エンジンパワーにはとくに自信アリ。またコンピュータ・セッティングのソフトも自社で開発して、よりきめ細かなセッティングが、従来の3分の1以下の時間でできるようになった。

チャージ

住所▷〒500 岐阜県岐阜市下川手55-1
TEL/FAX▷0582-75-0127
定休日▷月曜日、第3日曜日
営業時間▷PM1：00～PM9：00

自信の燃調セットと足まわり その技術力は 他のショップからも頼られる





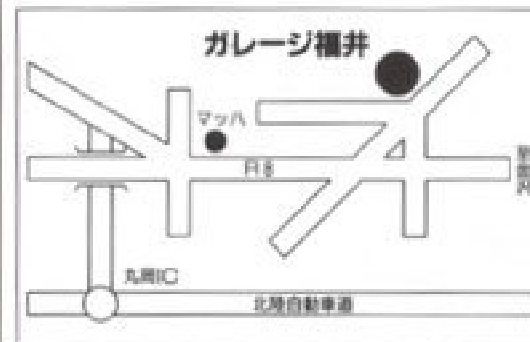
ここは他のショップから、ドラッグレースのセッティングを頼まれることも多い。その技術力を、プロも認めているってことだ。チューンは公道の使いやすさを犠牲にせずに、乗り心地や燃費も大事にしている。「とくに自信アリ」の燃調合わせは、空燃比計とデータレコーダを駆使して、データをコンマ1秒単位で拾ってセット。また足まわりは、自ら各地のサーキットを走り回って方向を探し出しているんだ。ターボのノウハウも豊富だから、大きなタービンで悩みを抱えてる人は相談すべし。

レーシングサービス GARAGE福井SPL

住所▷〒910-02 福井県坂井郡丸岡町朝陽2-317
TEL▷0776-67-2980 FAX▷0776-67-2970
定休日▷火曜日
営業時間▷AM10：00～PM9：00

速くてしっかりした 理屈抜きのカッコいい クルマをつくります

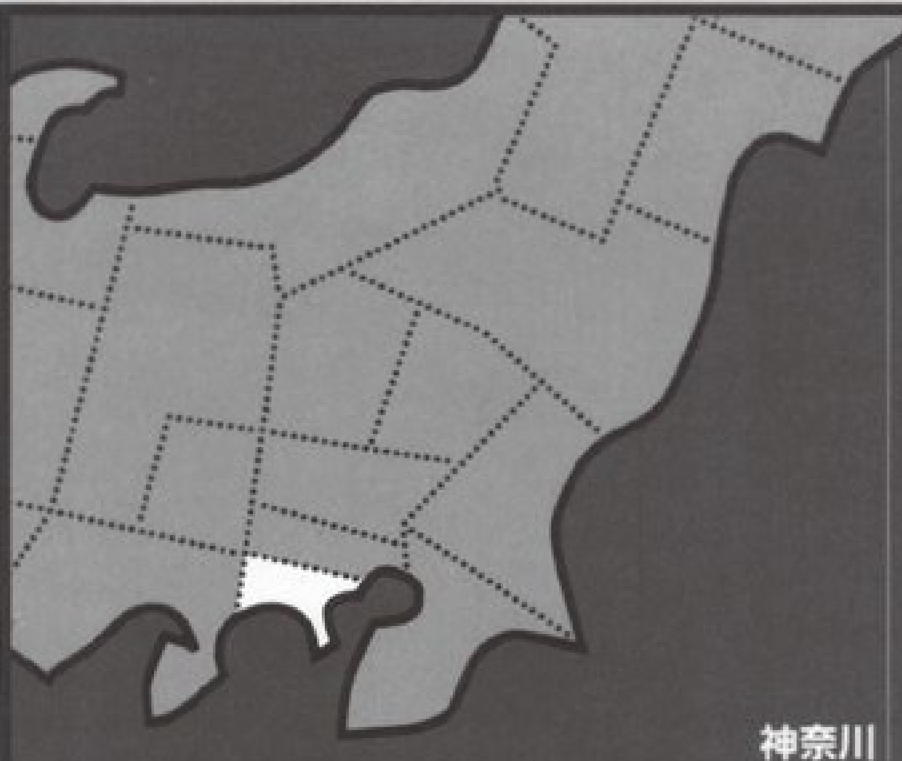




国産スポーツカーのチューニング・足まわりならなんでも引き受ける、北陸随一のトータルプロショップ。GT-Rはとくに開発用のテストカーを持つ熱の入れよう。足まわり、インテリア、エクステリア、チューニングなど、車に関わることはすべて完璧な仕事をこなすよう日夜努力を惜しまない、プロ意識のしっかりしたお店だ。カーオーディオの取り付けもやってくれるから、ぜひ相談したい。「理屈抜きで、カッコいいクルマをつくりたいなら、ウチにお任せ下さい」

東海

岐阜

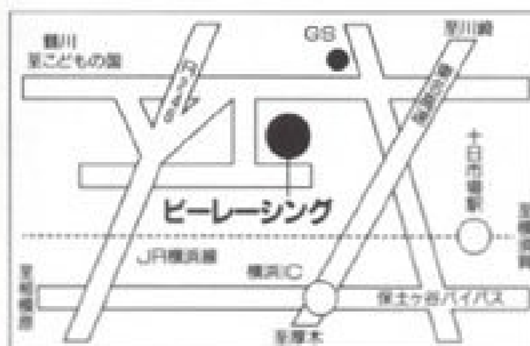


パワービルダー Bee Racing

住所▷〒227 神奈川県横浜市緑区しらとり台64-4
TEL▷045-985-1186 FAX▷045-985-1612
定休日▷月曜日
営業時間▷平日AM10：00〜PM8：00
日・祭日AM10：00〜PM7：00

本当のクルマ好きだけ寄っといで! 何が必要か教えます





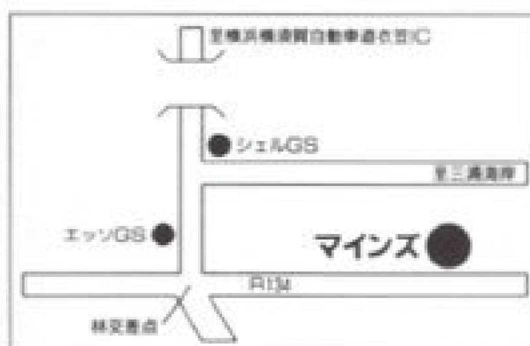
「流行りでGT-Rに乗ってる人には来てほしくない」と言い切っちゃうショップ。真剣にクルマを可愛がってる人の味方だ。守備範囲は、ボディの取り替えからワンオフまで全部OK。その人には何が本当に必要か、そこを見極めて適切なアドバイスをしてくれる。クルマと長く付き合っていきたい人は、相談してみる価値大だ。等長フロントパイプを最初に送り出したところで、他にもスポーツマフラー、メーターフード、コンピュータ、足まわりなど、オリジナルパーツも充実している。

マインズ・ウェイブ

住所▷〒238-03 神奈川県横須賀市林5-7-25
TEL▷0468-57-3313 FAX▷0468-57-2708
定休日▷水曜日
営業時間▷AM9：00〜PM8：00

あのマインズCPUで虎の子・GT-Rをますますグレードアップ!





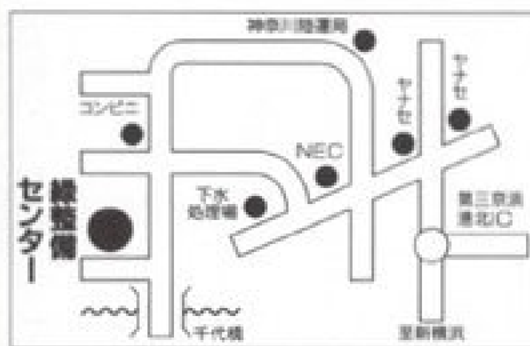
クルマ好きなら知っている有名ブランド、マインズのショップ。その名も高いCPUチューニングで、よりGT-Rの性能を引き出す。足・エンジンとライトチューン、ハードチューン…どんなことにも対応。各車種において数多くリリースするパーツ、なかでもGT-Rは品数豊富に取り揃えられている。サーキット走行仕様を考えている人も歓迎。「GT-Rに関することなら何でもご相談ください。R33GT-Rも全開で開発していきますので、今後ともよろしくお願い致します」

緑整備センター

住所▷〒226 神奈川県横浜市緑区川和町140
TEL▷045-933-1101 FAX▷045-934-9000
定休日▷日・祭日、第2・4土曜日
営業時間▷AM8：45〜PM5：30

各種の機材を操ってトータルチューンでユーザーの満足感を満たす





アライメントを含めた総合的なクルマづくりが得意。コンピュータはロムスコープを使ってリアルタイムでセッティング。他にも色々な機材を生かしてセットを進めていく。車高を下げた時のアライメント基準値も、独自のデータを出してあるんだ。無闇に手を入れて街で使えなくなってしまうような、間違った過激さは嫌い。ユーザーの真の満足感を満たすことが目標だ。元はトラブルシューティングからスタートしたショップだから、不具合をかかえちゃった人は相談してみては?

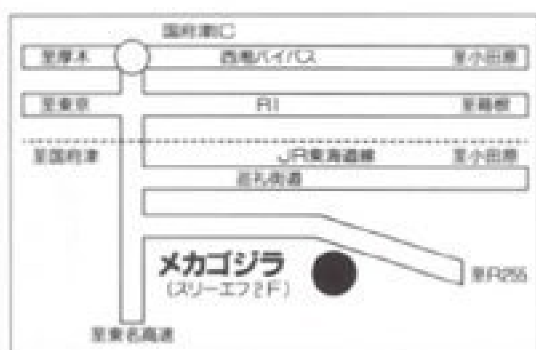
メカゴジラ

関東

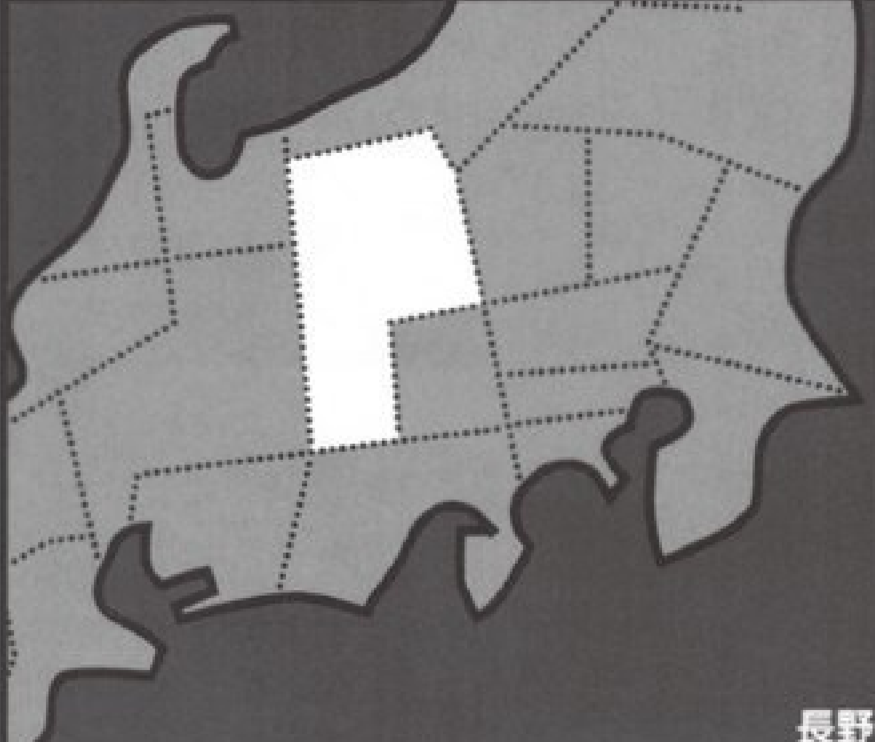
住所▷〒256 神奈川県小田原市国府津2769
TEL▷0465-49-3689 FAX▷0465-49-3765
定休日▷水曜日
営業時間▷AM9：00〜PM8：00

箱根のふもとにある ロケーションは最高 多種多様なワガママにも応えマス





箱根のふもとにお店があるためか、峠を走るお客さんが多い。そのぶん依頼されるチューニングも多種多様。エンジンフルチューンまで車種を問わず様々な要望に応えられるのも人気の秘訣。最近はオリジナルCPU「湘南SPL」が評判。GT-Rのチューンではブーストコントローラーなしで、ブーストアップが可能なタイプIIIや、タービン交換、エンジンチューンのCPUセッティングが大好評。公認車検もオマカセ。「店員とお客様が友達のような感覚でフランクにつきあえるショップです」

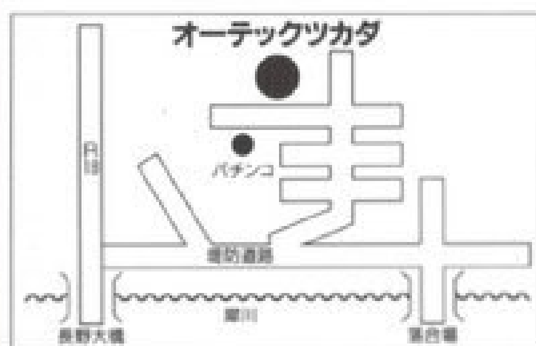


オーテックツカダ

住所▷〒381 長野県長野市大字大豆島字本郷前6120-1
TEL▷0262-21-3086 FAX▷0262-21-7613
定休日▷レース開催日
営業時間▷AM9：00〜PM8：00

クルマに燃えてるユーザーの 熱いアツーい情熱に 名シェフの腕さばきで応える





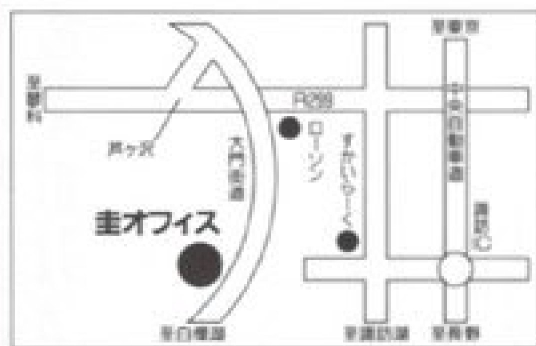
最初のプランニングにはたっぷりと時間をかけて、お客が本当は何を求めているのか、そしてどれだけクルマに情熱を傾けているのかを見定める。ハッタリだけの野郎は嫌い。そのかわり、情熱には情熱で応えてくれる。料理では同じ材料でも、コック次第で味が全然違う。「実のあるチューニングを」というここは、すなわち名シェフのお店だ。車検認定工場からスタートしたお店だから、公認チューンのノウハウはタップリってのも頼もしい。頭デッカチになる前に、電話で相談してみよう。

圭オフィス

住所▷〒391-03 長野県茅野市北山2625
TEL▷0266-77-2109 FAX▷0266-78-2940
定休日▷火曜日
営業時間▷平日、日曜日AM10：00〜PM7：00
土曜日AM10：00〜PM12：00

ご存じドリキン土屋圭市が 自信をもって送るパーツ群を 楽しいお店へ見に行こう





言うまでもなく、ここはドリキン土屋圭市のお店。彼がテストを重ね、自信をもってOKしたパーツだけをリリースしている。GT-R用では開発にメチャ時間と費用をかけたサスキットと、前後バランス抜群のブレーキパッドを用意。「この人に本当に必要なパーツは何か? 本当にメリットになるか?」を考えながらチューンを手伝ってくれる。とはいえ速さだけじゃなく、ドリフトもファッションも大好き! Kカーだって4WDだってOKの、相談しやすいショップだ。

ENDLESS
STEAL A PERSON'S HEART





ゼロヨン
TIME 9秒99
— 8/2 TIサーキットにて —

2.7ℓ TD06S×2
ブースト 1.7K
ラジアルタイヤ(アドバンネクサス)





オリジナルCPU 持つべきポテンシャルをフルに引き出すCPUチューニング!!

RB26DETT / RB20DET / CA18DET / VG30DETT	¥90,000	大容量ノズル対応 ¥150,000
SR20DET / RB25DET	¥120,000	

※全タイプ現車合わせセッティング ¥30,000



GT-R用
ダイレクトフローシステム(エアフロレス) ¥198,000
タービン交換からピストン、カムシャフトなどフルチューン車まで幅広く対応。ターボラグ、ハーフアクセル時のカブリを解消し、エアフロ仕様より30~80psパワーUP!

エアーファンネル(100φ) 吸入効率UP/ and 迫力UP/
●TD05H 18G・TD06S 20G用……… ¥20,000
●TD08用……… ¥22,000 ●K3T用……… ¥22,000

ラジエーターシュラウド
(アルミ製)……… ¥19,800



触媒ストレートパイプ〈競技用〉80φ ¥22,000
●材質 ステンレス ●排気温度センサー・遮熱板取付可能タイプ
【適応車種】RB26DETT・RB20DET・SR20DET

近日発売
R32 GT-R用
フロントリップスポイラー

PRODUCED BY
ENDLESS

通販OK
〒651-22 兵庫県神戸市西区枦谷町長谷198-1 TEL 078-991-5711 FAX 078-992-8541

SKYLINE GT-R スーパーSHOP大集合!

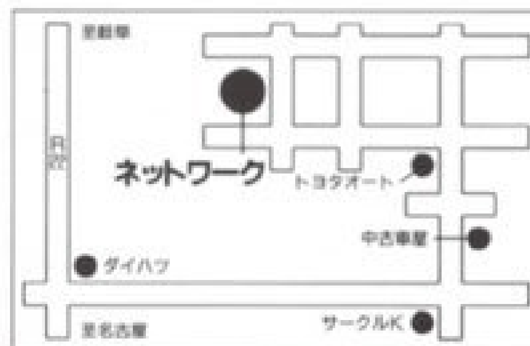
NETWORK

東海

住所▷〒482 愛知県岩倉市大地町薗奥田26
TEL▷0587-66-1411 FAX▷0587-66-1367
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



車に合わせて1台1台心を込めて ネットワークならではの フィーリングを体感しよう



ネットワークは、RB26・20、CA、SRなどのエンジンから、それに伴うミッションのセットアップ、オリジナルの車高調整キットやピロテンションロッドといった足まわりのチューニングまでトータルに仕上げていくことをモットーとしている。もちろんオリジナルパーツの開発にも精力的だ。とくにオリジナルのCPUは1台1台現車に合わせてセットアップしてくれるので安心。そして車が仕上がったら、年4回開催しているサーキット走行会でギンギンに楽しんじゃうこともできるのだ。

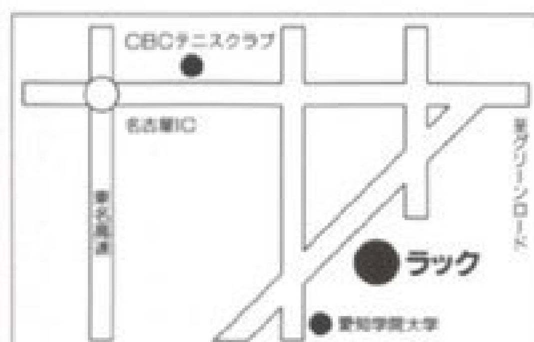
ラック

東海

住所▷〒480-11 愛知県愛知郡長久手町砂子718
TEL▷0561-63-0101 FAX▷0561-63-3535
定休日▷水曜日、第1木曜日
営業時間▷AM9：00～PM8：00



ラックなら間違いなし ラリースペシャリストの足を キミ自身で感じてみよう



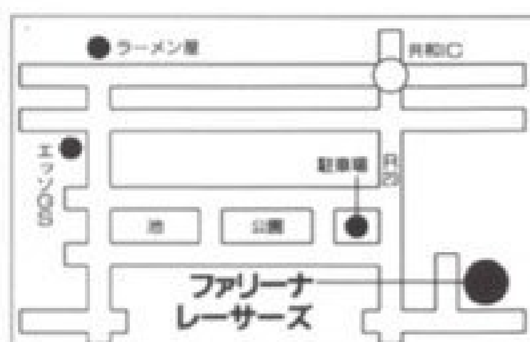
ラックといえばやはり足まわりだろう。オリジナルブランド「e-SPORT（エルシュポルト）」のオリジナルダンパー、モータースポーツ専用パッドなどを中心に、最新のテスター（アライメントテスター、ショックテスターなど）を導入し、ユーザーの足まわりチューニングを行なっている。同店で製作したラリー車は全日本トップクラスだ。またタイヤ、ホイール、スポイラー、オーディオなどソフト部分にも力をいれているのでここ一店ですべて済んでしまうかもしれないぞ。

ファリーナレーサーズ

住所▷〒474 愛知県大府市共栄町1-221
TEL▷0562-46-8907 FAX▷0562-46-8908
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM9：00



ドラッグからN1まで レースで鍛えた技術力が ファリーナを支えている



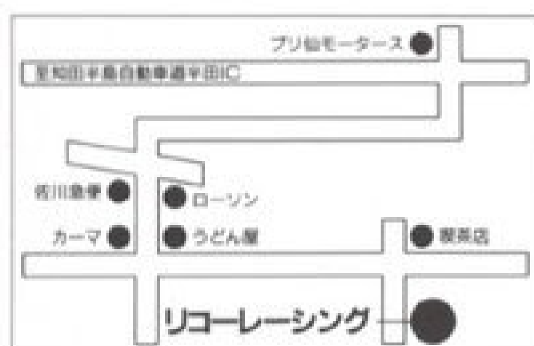
ドラッグレース、ゼロヨンなどで得たエンジンノウハウと、N1レースで得た足まわりのノウハウを元に車をトータルでセットアップするファリーナ。もちろんメーカー、車種を問わず、国産車であればレース仕様のみならず、ストリート仕様のチューニングも可能だ。実際に見てみたいという人はRRCドラッグレースに全戦参戦中だから、一度サーキットに足を運んでみよう。「年に数回の走行会、ボーリング大会なども開催しています。気になる方はぜひご来店を。お待ちしております」

リコーレーシング

住所▷〒470-23 愛知県知多郡武豊町字石川101番地
TEL▷0569-73-5989 FAX▷0569-73-3849
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



まだまだパワーアップできるぞ リコーレーシングなら エンジン関係大歓迎だ



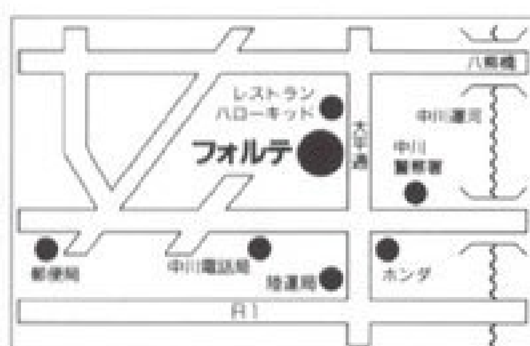
コンピュータ、クランクシャフト、カムシャフト、ピストンなどのエンジン関係やマフラー、サスペンションキットなどのオリジナルパーツ製作から、コンプリートエンジンの販売まで、幅広く手がけているのがリコーレーシングだ。中でもステンレスのエキゾーストマニホールドの製作は自信を持って得意と言うだけのことはある。これからもサーキットなどでの走行会や、パワーチェック大会などを予定し、ユーザーとの対話を大切にしていくリコーレーシングの今後に期待しよう。

フォルテ

住所▷〒454 愛知県名古屋市中川区太平通1-51
TEL▷052-351-0936 FAX▷052-351-0860
定休日▷第2・3水曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00



ドレスアップもおまかせ フォルテなら 中も外もばっちりだ



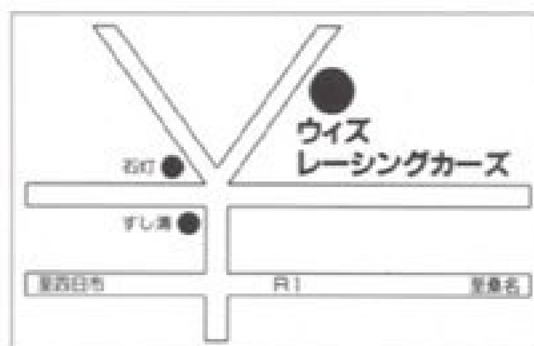
スポイラー取り付けなどのドレスアップも大得意というフォルテ。もちろんライトチューンからフルチューンもOKだ。とくにCPUチューニングは現車合わせで調整してくれるので、それぞれに合ったセッティングを出してくれるぞ。またサーキットの走行会開催にも積極的で、鈴鹿サーキットフルコースで年6回行なっているので自分の車の実力を試したい人は要注目だ。「4輪アライメントテスターも完備し、サス＆ショック購入、取り付けの場合は、アライメント調整が半額になります」

With racing cars

住所▷〒511 三重県桑名市宮西町6
TEL▷0594-21-8375 FAX▷0594-23-3195
定休日▷月曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00



モータースポーツスピリット満載 ウィズなら楽しめる車づくりが きっとできるぞ



社長自らもドライバー経験をもつというモータースポーツ大好きのウィズレーシングカーズ。サーキット仕様や峠仕様のマシンづくりには社長自らがドライビングしセッティングを出すという。

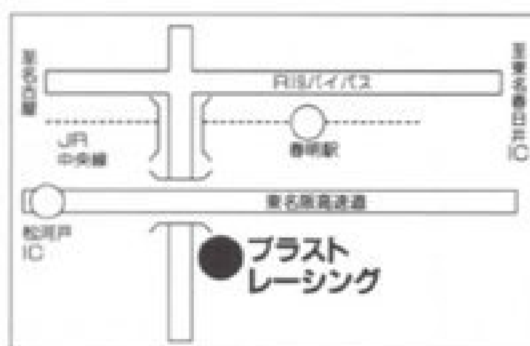
オリジナルパーツの開発はWコイルサスやピロテンションロッドなどの足まわりから、トライアングル式ストラットタワーバー、CPU、アクティブコントローラーまでまさしく多種多様に行なっている。「ノーマル車大歓迎です。みんなで楽しい車づくりをしましょう」。

ブラストレーシング

住所▷〒486 愛知県春日井市松河戸町380-1
TEL/FAX▷0568-84-7745
定休日▷木曜日
営業時間▷AM11：00～PM9：00



クルマ馬鹿ご用達のワケは ドラッグで磨いた技術で みんなに幸せを分けてるから



ここには若い身空でファッションやメシに目もくれず、クルマ一筋って野郎が集まってくる。「お金儲けは二の次に、本当にお客さんのためになる工夫を考えている」んだから、それもそのはずだよネ。最低やるべきところは何かをしっかりアドバイスして、壊れないクルマづくりを。それを支える技術は、完璧を要求されるドラッグレースで培ってきたもの。カーボン製のエアロなど、オリジナルパーツもアリ。ノーマルの段階から気軽に付き合ってくれるから、肩の力を抜いて行ってみよう。

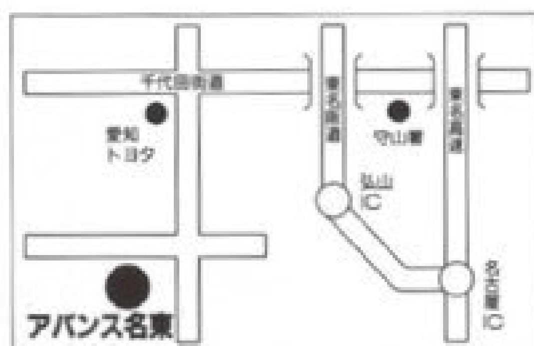
東海

静岡
愛知
三重

アバンス名東

住所▷〒463 愛知県名古屋市守山区太田井5-29
TEL/FAX▷052-796-0271
定休日▷木曜日、第2水曜日
営業時間▷平日AM10：00～PM8：00
日・祭日AM10：00～PM7：00

どんな仕様だって最大限の性能を引き出すアットホームなショップ

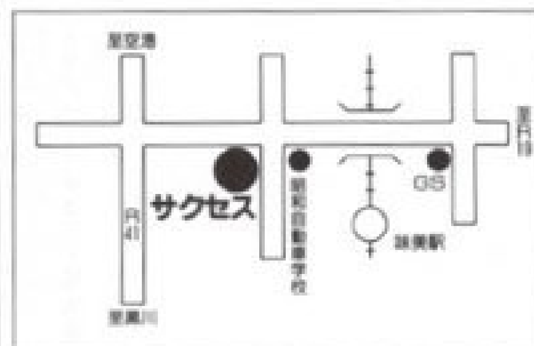


「メインはGT-R」というアバンス名東。エンジン、ミッションから足まわりと、どんな仕様でもその中でベストのセッティングを探して、パーツのポテンシャルを最大に引き出してくれる。しかも仕上げは、プロの誇りをかけてカッコ良く。マフラーなどオリジナルパーツも用意してるけど、それにこだわらず、いいものはどんどん使ってアレンジしていく。その積極的な姿勢は買いだ！　ゼロヨン野郎がいっぱい集まってくる、アットホームな雰囲気いっぱいのショップだぞ。

カーエボリューションSUCCESS

住所▷〒486 愛知県春日井市西本町2263-5
TEL▷0568-34-4646　FAX▷0568-34-4647
定休日▷月曜日
営業時間▷AM11：00～PM8：00

サービス満点のメンバーカードと数えきれないほどのオリジナルパーツが待っている

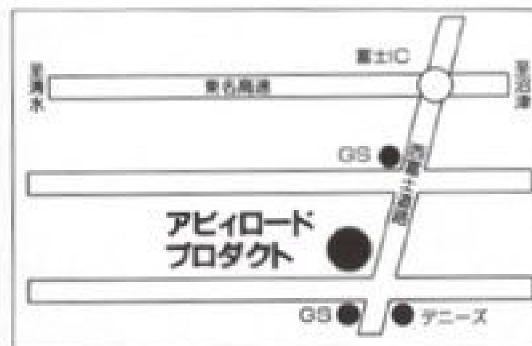


ライトチューンからフルチューン、ドレスアップまで何でもやりますと言ってくれるのがカーエボリューションサクセスだ。もちろんオリジナルパーツは数えきれないほど豊富に用意。さらに同店ではこれらのオリジナルパーツがすべて格安で買え、工賃サービスなどの特典もあるサクセスメンバーカード（入会費2500円）を発行しているのだ。通販にも有効なこのカード、これからのチューニングを考えているユーザーには見逃せないぞ。なんと本誌を持参の人には入会金サービスの特典あり。

アビィロードプロダクト

住所▷〒417 静岡県富士市伝法3092-8
TEL▷0545-51-5038　FAX▷0545-53-2584
定休日▷水曜日、第1木曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00

ターボチューンはオマカセ ワンオフパーツだってOK アドバイスは先々を考えて



全種目にライト～フルチューンで対応可能だけど、中でも得意なのはターボチューン。ワンオフパーツの相談だって乗ってくれる。ワンオフインタークーラーキットで知ってる人も多いんじゃないかな？　CPUもGT-Rに関しては各仕様対応ってのもうれしい。将来のステップアップを考えて、無駄にならないパーツ選びをアドバイス。今年からF-SCOでの走行会も開催している。外観からもわかる通り、ハードで怖いショップじゃないから、気軽に立ち寄ってみてはいかがかな。

コクピットジール

住所▷〒485 愛知県小牧市西之島1970-1
TEL▷0568-76-0601　FAX▷0568-76-0602
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

最後まできちんとやらなきゃチューニングとは言えない ジールはとことん面倒みるよ

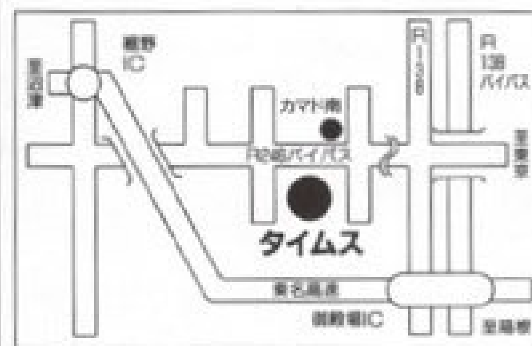


「快適なエンジン、快適な足まわりの後にはアライメントセッティングを。ここまでやるのがチューニングです」。コクピットジールは、その言葉通り、タイヤ&ホイール、オリジナルショックアブソーバー、オリジナルスプリングなどによるトータルセッティングを主な業務としている。「タイヤ&ホイールなども含めて快適にドライビングできる車づくりをしています」。GT-Rのデモカーもあるとのことなので、同店のセットアップ方法に興味のある人は一度立ち寄ってみてはいかがかな。

ALL ABOUT CARS タイムス

住所▷〒412 静岡県御殿場市カマド1578-3
TEL▷0550-83-3030　FAX▷0550-83-3699
定休日▷火曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

カー用品販売から足まわりチューニングまでソフトもハードも安心確実

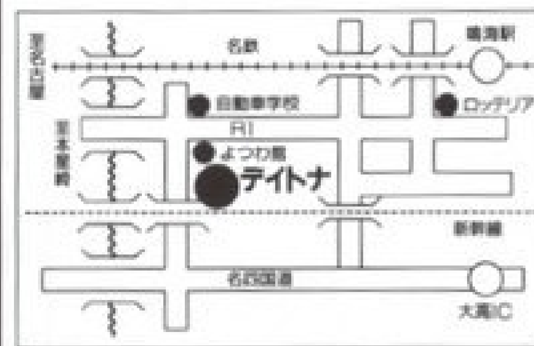


GT-R用2㎜フロントパイプや触媒ストレートパイプ、オリジナルカーボンメーターパネルを始めとして、さまざまなカー用品販売を手がけているタイムスだが、ソフト面でのサービスも忘れちゃいない。4輪アライメントテスターによる足まわりのチューニング&メンテナンスや同店オリジナルの13項目チェックによる安心メンテナンスも大好評なのだ。「幅広い仕入れ先を持っているので、お客さんのニーズに100%お応えできるはずです」との言葉も心強いね。

デイトナ

住所▷〒458 愛知県名古屋市緑区鳴海町字下汐田133-1
TEL▷052-622-6223　FAX▷052-622-8852
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00

輸出純正パーツも使ってみんなと違った個性あるチューンはいかが？

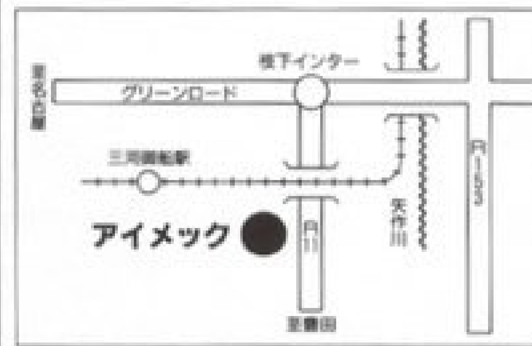


ハード、エアロからタイヤ/ホイールまで、全ジャンルOK。「みんなと同じじゃイヤー！」なんて人にも、その人の個性にあった、ひと味違うオリジナルのアレンジをしてくれる。輸出用の純正パーツも扱ってるから、これを生かしてみるのも手だぞ。ユーザーがクルマをどう使いたいかを把握して、次のステップまで考えたパーツ選びを教えてくれるから、無駄なお金がかからないってもの。常連もニューフェイスもすぐに打ち解けて、友達も増えちゃう楽しいショップだ。

アイメック

住所▷〒470-03 愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
TEL▷0565-46-0727　FAX▷0565-46-0807
定休日▷木曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00

腕っこきスタッフが集まった正統派のショップ その夢はデッカイぞ



ここのスタッフは、トヨタやサードで開発に携わっていた人たち。そのウデは文句なしだ。グループAのメンテも手掛けていたショップだから、やろうと思えばツインターボの700psだってOK。だけど「サーキットとストリートは別。エンジンはノーマルを基本にして、ファインチューンで息の長いクルマをつくりたいと考えてるんだ」その夢は色々広がり、みんなにクルマを楽しく遊んでもらいたいと、サーキット建設まで考えている。スケールの大きな、良識あるショップなんだ。

トミタオート

住所▷〒603 京都府京都市北区衣笠御所ノ内町35
TEL▷075-461-6290 FAX▷075-464-6363
定休日▷なし
営業時間▷AM9：00～PM7：00

真のチューニングの姿を追求して生まれた垂涎のコンプリートカー

「本当のチューニングとは何か」を追求し続けてきたトミタオート。その姿勢の結晶が、ここのコンプリートカー群だ。GT-Rベースは3モデル、ベーシックチューンの「トミーカイラR・Lスペック」、標準仕様の「R」、公道のNI「R・スポルト」だ。いずれもその内容を見れば、実に控えめな価格（公認車検費用込み）。その洗練された美しさは秀逸だ。また開発されたパーツ群で、持ち込み車を同仕様にもしてくれる。クオリティ、耐久性、合法性など、芸術の香りもする出来ばえだ。

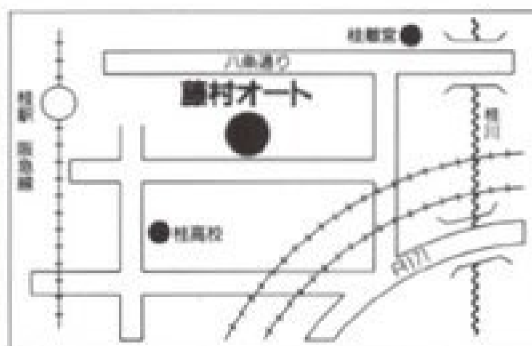


フジムラオート

住所▷〒615 京都府京都市西京区下津林前泓町15-7
TEL▷075-381-7931 FAX▷075-394-4769
定休日▷水曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

なんでもアリのGT-R得意ショップで長い付き合いを始めよう

RX-7やシルビアに並んで、GT-Rは得意種目。「カッコ良く、速く、快適に」を合言葉に、ドレスアップからオーディオと、スカイラインなら何でもアリだ。ストリート車はレーシングカーとは違う。だから足代わりに使えて、しかも走行会ならトップタイム！　なんてクルマを目指してる。無駄に大金をかけるようなチューニングは勧めてないんだ。「出会いを大切に、スポーツ車から離れても一生付き合っていきたい」なんて、うれしいことを言ってくれるよね。

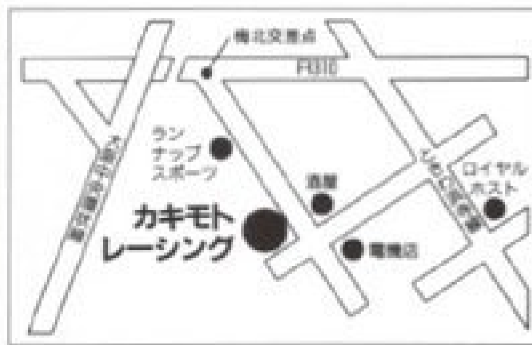


カキモトレーシング

住所▷〒593 大阪府堺市百舌鳥梅町1-403-2
TEL▷0722-50-6896 FAX▷0722-54-6253
定休日▷日曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

ご存じ『柿本改』パーツが生み出されるショップ今後の計画もアレコレいっぱい

『柿本改』の各種パーツでおなじみのカキモトレーシング。でもオリジナルパーツに限らず、いいものはどんどん使っていく。全範囲全レベル対応、微妙なクリアランスなどのセッティングで「同じ仕様のクルマには絶対負けない！」と頼もしい。ゼロヨンフリークに混じって、昔ハコスカGT-Rにあこがれてた世代の人もR32を持ち込んで来てるんだ。ガレージセールやクラブ結成など、お楽しみ企画がただいま進行中。ショールームも年内にオープン予定だから、ワクワクしちゃうよね。

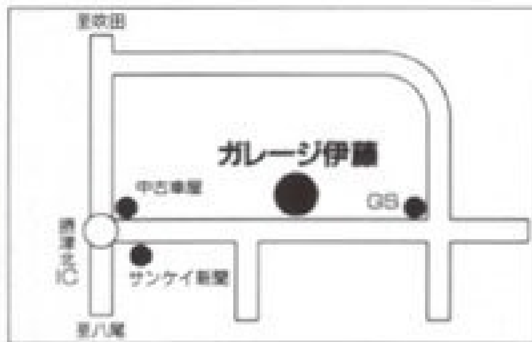


ガレージ伊藤

住所▷〒567 大阪府茨木市島3-5-22
TEL▷0726-37-8511 FAX▷0726-37-0792
定休日▷火曜日
営業時間▷AM11：00～PM11：00

レーシングマシンづくりで蓄えたハイレベルの技術で全範囲、全レベルに対応

鈴鹿フレッシュマンのNIでGT-Rを走らせるなど、レーシングマシン製作でも有名なガレージ伊藤。そのためか「入りにくいって言われるけど、全車種オイル交換からOKですよ」とのこと。もちろん厳しい闘いの場で鍛えられたノウハウは、ストリートチューンにたっぷりとフィードバックされている。エンジンから足まわり、ミッションと、全範囲を全レベルで対応可能だ。またCPUは、各仕様に合わせて走りながらデータを取ってセッティング。オリジナルパーツの充実度も高い。



東海

三重

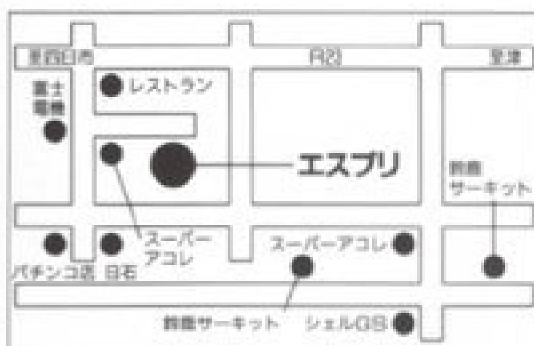
カーショップ エスプリ

住所▷〒513 三重県鈴鹿市桜島5-14-3
TEL▷0593-82-4694 FAX▷0593-82-4193
定休日▷木曜日、第2火曜日
営業時間▷AM10：00～PM7：00

チューンドカーの命"パーツ選び"からエスプリのノウハウを学べ

最高速、ゼロヨン仕様のクルマづくりは超オマカセのエスプリ。エンジンのパワーアップに負けない足まわりや剛性など、全体的にバランスを整えることをまず考慮。評判を聞き遠くからやって来る人はやっぱりパワーアップ指向だけど、ハードがこなせればライトチューンも十分にやれる。どんなことでも頼れるんだ。パーツ選びもお客さんと同じ目線で、ヘンに偏った商品のすすめ方はしない。本当に良いモノはどれか教えてくれる。チューニングからパーツ選びまで、ユーザーの味方となってくれるショップだ。





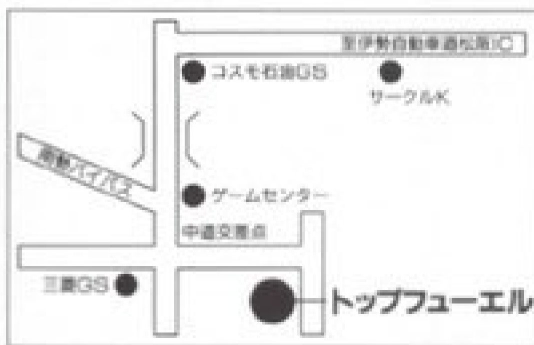
トップフューエル

住所▷〒515-21 三重県一志郡三雲町中道490-3
TEL▷0598-56-5880 FAX▷0598-56-4832
定休日▷木曜日
営業時間▷AM10：00～PM8：00

あらゆるRユーザーのためにトップフューエルがキミの希望に応えてくれる

ZERO-1000ブランドのオリジナルパーツや三重県唯一のレカロプティックでおなじみのトップフューエル。公認を前提にライトチューンから超ハードチューニングまですべてこなしてくれるので思いのままの車づくりができるぞ。おススメは通販もできるストリートやゼロヨン仕様の足まわりだ。「全国のGT-Rファンのみなさん。トップフューエルではGT-Rのために開発した数々のパーツがそろっております。最初から最後までキチンと面倒みますので、みなさん来てください」





近畿

京都
大阪
兵庫
奈良

SKYLINE
GT-R
スーパーSHOP大集合!

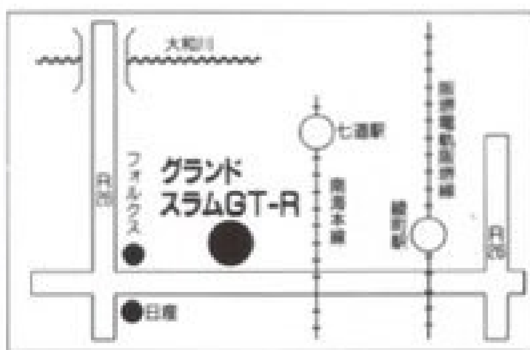
グランドスラムGT-R

近畿

住所▷〒590 大阪府堺市海山町1-60-3
TEL▷0722-27-4807 FAX▷0722-27-1142
定休日▷火曜日、第3月曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



自信のおすすめパーツで オーナーの身になってチューン ハコスカ、ケンメリも得意だぞ



ここのチューニングは、法規に沿った公認チューンが前提。街でも乗りやすくて、個性的なクルマづくりを手掛けている。勧めるパーツはどれもが、そのクルマの性能を最も引き出してくれると確認した、自信のあるものばかり。預ったクルマは、自分のクルマのつもりで大事に、細やかに作業してくれる。ハコスカやケンメリなどの絶版車用パーツでも、全国的に有名だ。定期的に走行会を開催、ダイレクトメールで情報も送ってくれる。元がタイヤ屋さんだから、そちらのほうもオマカセだ。

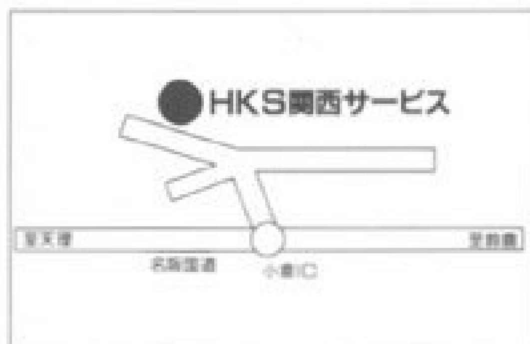
HKS関西サービス

近畿

住所▷〒632-01 奈良県山辺郡都祁小倉1100-3
TEL▷07438-4-0126 FAX▷07438-4-0413
定休日▷木曜日、第2水曜日
営業時間▷AM10：00〜PM7：30



チューニングの真髄を 古都奈良で確かめよう おなじみHKS関西サービス



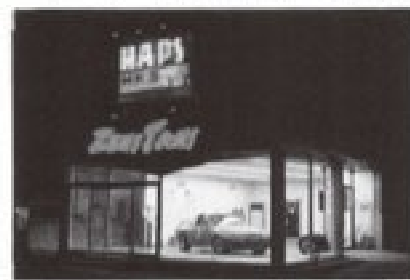
「GT-Rは本当に最高の車だと思うから、これからもずっと長く付き合っていきたい。これがウチの考えですとGT-Rオーナーが泣いて喜ぶようなことを言ってくれるのがおなじみHKS関西サービス社長の向井さん。GT-Rのチューニングに関することなら、ストリート仕様からサーキット仕様、最高速仕様、0〜300km/h仕様まで何でもOK。豊富なデータを駆使したオリジナルパーツの開発やセッティング出しは天下一品だ。安心して自分好みのチューニングが任せられるぞ。

中国

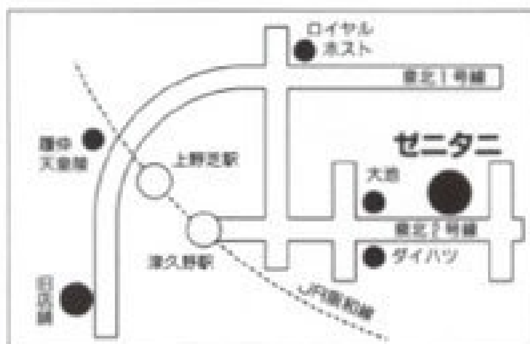
広島

ZENITANI

住所▷〒593 大阪府堺市毛穴町135-1
TEL▷0722-47-0001 FAX▷0722-72-2678
定休日▷水曜日
営業時間▷平日AM9：00〜PM10：00
日・祭日PM0：00〜PM7：00



エンジンから足まわりまで ノウハウてんこ盛り ゼニタニのやる気と自信は買いだ



ライトチューンから完全フルチューン、スワップチューン、サスペンションチューンまで「レースでのデータをお客様の車にフィードバックして、壊れない最高の車をつくりたい」とやる気がビシバシ伝わってくるZENITANI。「業務としている仕事はすべて得意中の得意です」と自信の一端をのぞかせる。公認改造から車検取得まで、行なう仕事すべてに全責任をもってやってくれるので安心なのだ。これからもゼロヨン大会、サーキット走行会など活発に企画していく予定だ。

トライアル南大阪店

住所▷〒591 大阪府堺市八下町4丁102-9
TEL▷0722-54-7039 FAX▷0722-54-7037
定休日▷月曜日
営業時間▷平日AM10：00〜PM8：00
日・祭日AM11：00〜PM7：00



南も東もハイレベル サーキットテストで鍛えた 自慢のマシンを見ておくれ



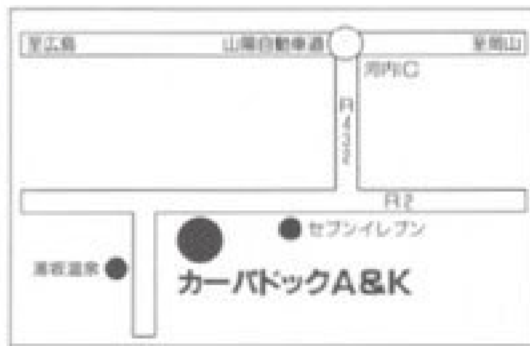
オリジナルのチューニング用品を中心にドレスアップ用品、エアロ、レカロシートなどのカー用品を多数そろえるトライアル南大阪店。チューニングに関してはターボ車のエンジンチューンをメインに、走行会仕様の足まわりなども得意としている。「2カ月に1回、T-サーキットで走行会を開催しています。GT-Rなどの大パワー車を思いきり走らせてみたい人はぜひ参加してください」とのこと。もちろん東大阪店（☎0729-65-6823）も元気に展開中なので、同じくチェックだ。

カーパドックA&K

住所▷〒725 広島県竹原市西野町1858-1
TEL▷08462-9-1117 FAX▷08462-9-1588
定休日▷日曜日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



自社ブランドも精力的に展開中 レースシーンのノウハウで キミのクルマをセットアップ



ACTORブランドのオリジナルマフラーの製造、販売でおなじみのカーパドックA&Kでは、お得意の街乗り公認ターボチューニングだけではなく、N-マシンなどのレーシングカーの製作も行なっている。当然レースシーンで培われたその技術力はフィードバックされている。

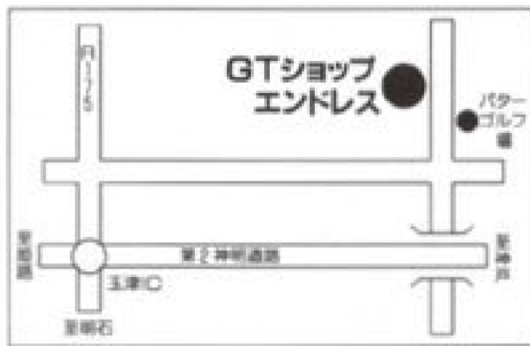
今後も自社ブランドでの足まわり関係やエンジン関係のオリジナルパーツの開発を行なっていき、さらなる発展を目指していく予定という同店。買って安心、任せて安心を地でいくようなショップだ。

GTショップ エンドレス

住所▷〒651-22 兵庫県神戸市西区枦谷町長谷198-1
TEL▷078-991-5711 FAX▷078-992-8541
定休日▷月曜日、レース開催日
営業時間▷AM10：00〜PM8：00



手掛けたGT-Rはウン百台 だから絶対の自信アリ! ライトもハードもOKだ



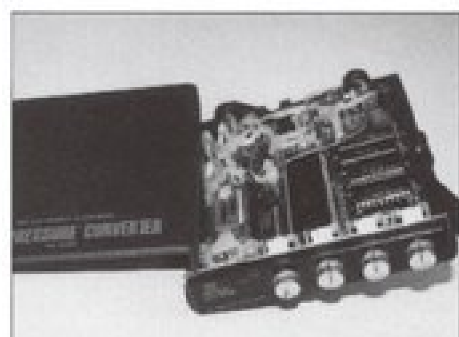
「GT-Rのことなら絶対の自信がある」というエンドレス。今までに何百台というGT-Rをいじってきてるんだから、その言葉もうなずけるってもの。中でもターボ系やエンジン内部は大得意。VPCCは市販パーツで設定のないものまで作っているそうだ。ハードイメージが強いショップだけど、実はライトな部分からOK。希望と予算に沿ったアレンジをしてくれる。機能美が光るGT-R用エアロも製作中。「同じ仕様のクルマに負けちゃう」なんて人にはオススメのお店だ。

D R I V I N G E C S T A S Y

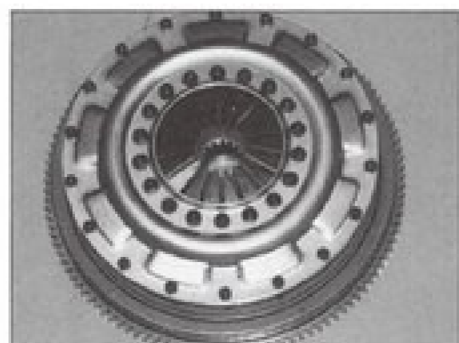
SPECIAL TUNING PARTS FOR
GT-R

AERO PARTS


オリジナルCP…………¥78,000

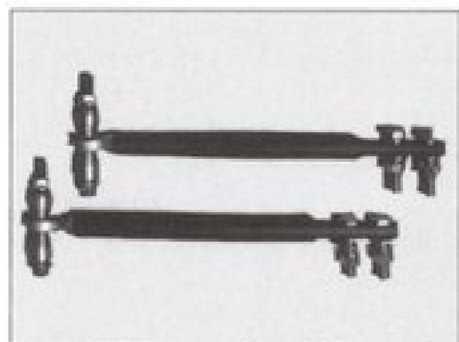


VPC・書き替えOK、ハイカム対応
…………¥38,000~


OSツインプレートダンパー付
…………¥163,000


チルトンツイン…………¥198,000


オリジナルサスKIT(コニーベース)
…………¥248,000


ピロテンションロッド……¥38,000


スーパーステアリングアダプター
…………¥15,000



BOSCH…………¥48,000


大容量インジェクター 550cc・720cc
各¥15,000

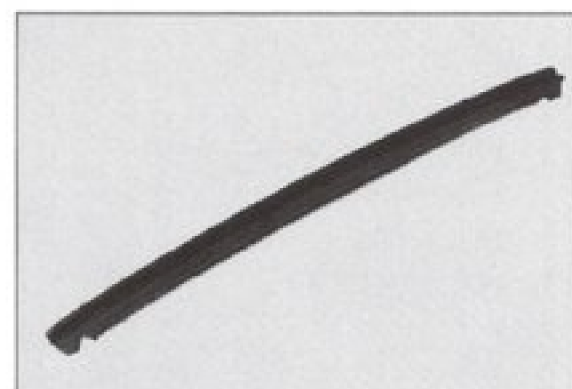
頂点を目指す者たちへ。

確かな技術から生み出される、さまざまなパーツ。
その力を100%発揮させる信頼のメカニック。
さまざまなレースシーンからフィードバックされた高水準のセッティング。
そのすべてが、頂点を目指す者たちへの、
わたしたちからの答である。



GT-R F/スポイラー
FRP…………¥28,000
カーボン…………¥38,000


インタークーラースポイラー
FRP…………¥20,000
カーボン…………¥30,000

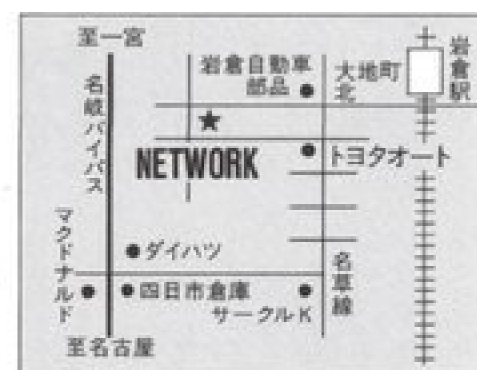

ニスモタイプRスポイラー
FRP…………¥30,000
カーボン…………¥40,000


カーボンメーターパネル…………¥25,000


コンソールカーボンパネル……¥12,000~

NETWORK
SINCE 1991

〒482 愛知県岩倉市大地町蕎麦田26番地
TEL(0587)66－1411 定休日水曜日
平日AM10:00～PM8:00(日・祝日PM6:00まで)



WHEEL & TIRE

SET UP & PARTS MANUAL

[ホイール&タイヤ・カタログ]

チューニング&ドレスアップの第一歩はホイール&タイヤから
自分の使用目的、方向性に照らし合わせ
ルックスと性能の両立を図ろう



ブリヂストン「エクスペディア」& エンケイ「RP01」

Photo／Kouji Miura

問い合わせ先一覧

［あ行］		
㈲アールエスデルタ	〒355 埼玉県東松山市大字石橋104-6	0493-22-9671
㈲アールエスヤマモト	〒352 埼玉県新座市畑中3-2-8	0484-77-7561
アイ・フィーリン、スポーツディビジョン	〒233 神奈川県横浜市港南区下永谷3-72-15	045-825-9781
㈱アウトブレーズ	〒214 神奈川県川崎市多摩区南生田2-27-5	044-953-0788
㈱アドバンス・スタッフ	〒560 大阪府豊中市夕日丘1-13-7	06-848-6488
アバンス名東	〒463 愛知県名古屋市守山区太田井5-29	052-796-0271
アビィロード	〒417 静岡県富士市伝法3092-8	0545-51-5038
㈱アブフラッグ	〒156 東京都世田谷区松原5-20-17	03-3328-9666
㈱阿部商会	〒101 東京都千代田区神田美土代町3	03-3233-2213
㈱アペックス	〒243 神奈川県厚木市上依知582-1	0462-46-4880
㈲アリゲーター	〒125 東京都葛飾区高砂2-36-3	03-3657-5033
㈱アルテア	〒578 大阪府東大阪市三島106	06-746-8511
㈱アローエンタープライズ	〒578 大阪府東大阪市水走4-3-3	0729-65-0500
アンフィニディベロプメント㈱	〒333 埼玉県川口市西立野472	0482-94-6161
㈲アンフィニレーシング	〒501-32 岐阜県関市平賀町5-15	0575-24-1937
㈱イージーライダーズ	〒150 東京都渋谷区南平台町4-11-101	03-3464-3095
㈱イーストベアー	〒355 埼玉県東松山市東平2417-3	0493-39-3333
㈱イマージュ	〒389-02 長野県北佐久郡御代田町三谷1688-2	0267-32-7679
㈱インテック	〒246 神奈川県横浜市瀬谷区相沢7-17-6	045-303-7260
ヴィクトールジャパンＳ.ｐ.Ａ.	〒158 東京都世田谷区玉川台1-4-1	03-3707-5370
㈱ウィズ	〒511 三重県桑名市冨西町6	0594-21-8375
㈲ウイニングスポーツ	〒571 大阪府門真市三ツ島488-3	0720-81-7195
ウィン・コーポレーション	〒454 愛知県名古屋市中川区大平通1-51	052-351-0930
㈱ウインマックス	〒104 東京都中央区八丁堀2-2-4 高輪第６ビル３Ｆ	03-3297-0165
㈱ヴェイルサイド	〒300-22 茨城県つくば市真瀬1250-3	0298-38-1104
㈱ウェッズ	〒152 東京都目黒区目黒本町1-12-12	03-3792-0130
㈱エー・アール・シー	〒417 静岡県富士市大渕2692-18	0545-36-2899
㈲エイエムアール	〒241 神奈川県横浜市旭区都岡町7-11	045-955-0571
ATS-BM	〒208 東京都武蔵村山市中央2-127-2	0425-63-1186
ATC インターナショナルジャパン㈱	〒562 大阪府箕面市小野原東1-1-63	0727-27-0881
APP	〒123 東京都足立区鹿浜2-5-5	03-3857-5011
エアロ・パレス	〒321-33 栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢5112-21	0286-77-4676
㈱ＨＫＳ関西サービス	〒632-01 奈良県山辺郡都祁村小倉1100-3	07438-4-0126
㈱ＨＫＳ販売	〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266	0544-54-1985
エコープロジェクト㈱	〒339 埼玉県岩槻市浮谷1562	048-797-1121
ＳＫエンジニアリング	〒370 群馬県高崎市京目町246-3	0273-52-6162
㈱エスティ・メイ	〒560 大阪府豊中市勝部3-8-16	06-853-5011
エスプリ	〒513 三重県鈴鹿市桜島町5-14-3	0593-82-4694
ＮＳカンパニー	〒512 三重県四日市市茂福7-8	0593-65-8178
ＦＲＰ工房ＤＯＯＢＩＥ	〒571 大阪府門真市三ツ島486-2	0720-83-1728
㈱エフイーティー	〒157 東京都世田谷区千歳台4-30-11	03-3484-3121
㈲ＭＭＲエンジニアリング	〒214 神奈川県川崎市多摩区東生田4-4-1	044-977-6166
Ｍパーツ コーポレーション	〒177 東京都練馬区関町北1-8-4	03-3594-4560
㈱エモーションアール	〒374 群馬県館林市羽附旭町808-1	0276-75-5451
エンケイ・ジャパン	〒105 東京都港区芝大門1-10-12 大鐵ビル３Ｆ	03-3578-1741
㈱エンドレスアドバンス	〒385 長野県佐久市横和1012-1	0267-68-6888
㈱エンドレスアドバンス ジール事業部	〒385 長野県佐久市三河田522-3	0267-67-7301
㈱エンドレススポーツ	〒385 長野県佐久市三河田522-3	0267-67-0535
㈱オー・イー・ジー	〒101 東京都千代田区神田東松下町18 高正ビル５Ｆ	03-5294-2366
オーゼットジャパン㈱	〒438 静岡県磐田市今之浦2-4-3	0538-37-7751
オーツタイヤ㈱	〒595 大阪府泉大津市河原町9-1	0725-21-1001
オートクリニック日産	〒144 東京都大田区萩中2-3-8	03-3743-4500
㈲オートサービス・モリ	〒253-01 神奈川県高座郡寒川町倉見1116	0467-74-0058
オートセレクト	〒571 大阪府門真市大字稗島516-1	0720-85-6206
オーテックツカダ	〒381 長野県長野市大字大豆島字本郷前6120-1	0262-21-3086
㈱オートランダム	〒150 東京都渋谷区南平台町4-8-602	03-3770-0671
オートランド山形	〒990 山形県山形市あかねヶ丘1-17-27	0236-44-1665
オートリファイン㈱	〒241 神奈川県横浜市旭区都岡町2	045-954-4411
㈲オートルック	〒141 東京都品川区東五反田4-5-2 五反田ＮＴビル	03-3446-8911
大森商事㈱	〒460 愛知県名古屋市中区錦2-15-15 豊島ビルディング11F	052-204-7331
［か行］		
カーショップニシキ	〒272 千葉県市川市香取1-7-11	0473-58-1777
㈲カーパドックＡ＆Ｋ	〒725 広島県竹原市西野町1858-1	08462-9-1117
カキモトレーシング㈱	〒591 大阪府堺市百舌鳥梅町1-403	0722-50-6896
㈲賀集自動車	〒362 埼玉県上尾市上76-6	048-771-2888
カストロール㈱	〒102 東京都千代田区麹町3-1 泉屋ビル	03-3265-6101
兼松化成品㈱	〒104 東京都中央区八丁堀3-19-7 京橋第６長岡ビル	03-3555-3312
㈲カメラード	〒417 静岡県富士市永田町1-94 畔柳ビル3F	0545-51-0600
カヤバエンジニアリング＆サービス㈱	〒105 東京都港区芝2-1-25	03-5476-1771
ガレージ伊藤	〒567 大阪府茨木市島3-5-22	0726-37-8511
ガレージザウルス	〒352 埼玉県新座市池田2-2-36	0484-77-8922
㈱共豊コーポレーション	〒460 愛知県名古屋市中区千代田4-23-2	052-321-1835
㈱協和興材マイクロロン・ディビジョン	〒177 東京都練馬区関町北4-18-18	0120-108-577
クスコジャパン	〒370 群馬県高崎市新保町1664-1	0273-52-2888
㈲クラックス	〒578 大阪府東大阪市西鴻池町3-2-34	06-744-7899
グランパル	〒206 東京都多摩市連光寺6-14-3	0423-71-7736
㈱グリッド	〒167 東京都杉並区井草4-20-16	03-3301-3047
㈲グリットカーライフクリエーター	〒332 埼玉県川口市東領家2-34-15	048-222-0279
㈱クリムゾン	〒536 大阪府大阪市城東区野江1-17-5	06-934-0234
㈲圭オフィス	〒391-03 長野県茅野市北山2625	0266-77-2109
ケイズ	〒333 埼玉県川口市戸塚東3-6-16	048-297-9930
㈲コース	〒581 大阪府東大阪市池島町1-17-19	0729-87-6050
㈲コンピューターシステムＫＳ	〒770 徳島県徳島市春日1-4-43	0886-33-1801
［さ行］		
㈲沢村製作所	〒463 愛知県名古屋市守山区川宮町45	052-791-2437
㈱三和トレーディング	〒211 神奈川県川崎市幸区南加瀬4-39-1	044-599-6111
ＣＳトップ	〒370-03 群馬県新田郡新田町金井160-1	0276-57-1203
昭和貿易㈱	〒550 大阪府大阪市西区江戸堀1-18-27	06-441-3333
ＧＴショップ・エンドレス	〒651-22 兵庫県神戸市西区伊谷町長谷198-1	078-991-5711
㈱ジーベック	〒135 東京都江東区富岡2-4-1	03-3630-1103
ジェイ・アイ・シー	〒226 神奈川県横浜市緑区大熊町81	045-473-6790
ジャパンインターナショナルコーポレーション	〒983 宮城県仙台市宮城野区蒲生2-10-8	022-259-1251
㈱ジャム	〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6	03-3690-1610
㈱ジュンオートメカニック	〒358 埼玉県入間市狭山ヶ原102-1	0429-34-5335
スーピングラボ・キース	〒963 福島県郡山市富久山町福原字上台26-1	0249-31-1745
鈴鹿産業㈱	〒733 広島県広島市西区商工センター4-7-18	082-278-0077
ストリーム	〒132 東京都江戸川区一之江1-6-1	03-5607-2341
スピードガレージＧＳ㈱	〒651 兵庫県神戸市中央区割塚通2-1-19	078-222-3582
スピードショップターボ	〒225 神奈川県横浜市緑区荏田西1-15-22	045-972-3303
㈱スピードスター	〒581 大阪府八尾市太田新町5-159	0729-49-8187
スピードハウスアルファ	〒203 東京都東久留米市滝山7-1-26	0424-74-7444
住友ゴム工業㈱	〒135 東京都江東区豊洲3-3-3 豊洲センタービル	03-5546-0114
セントラル20	〒182 東京都調布市上石原1-32-34	0424-86-4451
銭谷自動車	〒593 大阪府堺市毛穴町135-1	0722-47-0001
㈱ソヴリンインターナショナル	〒468 愛知県名古屋市天白区植田3-1406	052-802-6378
［た行］		
㈱タカマコンペティションプロダクト	〒108 東京都港区芝浦3-11-4	03-3454-3541
㈱タケチプロジェクト	〒791-02 愛媛県松山市平井1436-1	0899-75-2800
㈱タナベ	〒562 大阪府箕面市小野原東1-4-15	0727-28-6700
チャージ	〒500 岐阜県岐阜市下川手55-1	0582-75-0127
㈱チャレンジ	〒591 大阪府堺市八下町4-101	0722-57-5751
ＴＮＤコーポレーション	〒141 東京都品川区西五反田6-7-5	03-3491-2751
㈱ティエムシー	〒561 大阪府豊中市利倉3-6-17	06-866-1431
㈲ディオ・ループ	〒114 東京都北区田端5-8-13 かんたあびれ101	03-5685-4611
㈱ディジョン・カーズ	〒578 大阪府東大阪市菱江2-12-8	0729-63-7040
ティーズ㈱	〒467 愛知県名古屋市瑞穂区佃町1-17-1	052-882-2741
㈱ディースピードインターナショナル	〒151 東京都渋谷区千駄ヶ谷2-39-3 千駄ヶ谷ホリタン216 号	03-5474-8949
㈱ティピーオー	〒132 東京都江戸川区春江町2-10-4	03-3676-3735
㈱テイン	〒226 神奈川県横浜市緑区川向町1330	045-474-5236
㈱テクニカスポーツ	〒564 大阪府吹田市岸部北5-40-2	06-878-5891
テクニカルデザインオフィス・アルナージュ	〒412 静岡県御殿場市東田中字便船塚1091-3 センテニアル御殿場303	0550-82-7536
テクノイル・ジャポン㈱	〒223 神奈川県横浜市港北区南山田3-6-40	045-592-9629
テネコオートモーティブジャパン㈱	〒226 神奈川県横浜市緑区平台20-20	045-942-5221
東名自動車㈱	〒213 神奈川県川崎市宮前区野川1434-18	044-788-6824
東洋ゴム工業㈱	〒550 大阪府大阪市西区江戸堀1-17-18	06-441-8801
トキコ㈱	〒102 東京都千代田区九段南1-5-5 あさひ銀行九段ビル	03-3237-1415
㈱戸田レーシング	〒713 岡山県倉敷市玉島1363	08652-6-2758
㈱トップシークレット	〒260 千葉県千葉市中央区村田町814-2	043-268-3445
㈲トップフューエル	〒515-21 三重県一志郡三雲町大字中道字中野田490-3	0598-56-5880
トップラン羽生	〒348 埼玉県羽生市南7-9-20	0485-63-3489
㈱トミタオート	〒603 京都府京都市北区衣笠御所ノ内町35	075-461-6290
㈱トライアル	〒590 大阪府堺市八下町4-102-9	0722-54-7039
㈱ドラゴンモーターエンジニアリング	〒503 岐阜県大垣市築捨町3-108	0584-89-8208
㈱トラスト	〒289-16 千葉県山武郡芝山町大台3155-5	0479-77-3000
［な行］		
永井電子機器㈱	〒213 神奈川県川崎市高津区下作延471	044-877-2441
日産自動車㈱	〒104 東京都中央区銀座6-17-1	0120-315-232
ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル㈱	〒140 東京都品川区南大井2-10-6	03-3767-1123
日本クエーカーステート㈱	〒101 東京都千代田区外神田6-5-12 偕楽ビル	03-5688-1596
日本グッドイヤー㈱	〒107 東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル	03-3582-0482
日本サン石油㈱	〒102 東京都千代田区麹町3-4 トラスティ麹町ビル	03-3238-0231
㈱日本テクノマグネシオ	〒488 愛知県尾張旭市東本池ヶ原3-20	0561-52-4500
日本ＢＢＳ㈱	〒104 東京都中央区銀座8-9-16	03-3573-7000
ネットワーク	〒482 愛知県岩倉市大地町養麦田26	0587-66-1411
［は行］		
ハセミ・モータースポーツ	〒243-03 神奈川県愛甲郡愛川町中津6758	0462-86-3801
BIMクリエイティブスタジオ	〒108 東京都品川区港南4-1-8 リバージュ品川２Ｆ	03-5462-2162
Bee Racing	〒227 神奈川県横浜市緑区しらとり台64-4	045-985-1186
美アート	〒943 新潟県上越市幸町15-3	0255-26-0212
㈱ヒノデ	〒113 東京都文京区千駄木3-24-7	03-5685-6501
PIAA㈱	〒154 東京都世田谷区池尻3-21-1-21	03-3413-4991
㈱ピボット	〒390-03 長野県松本市岡田下岡田87-3	0263-46-5901
㈱ファースト	〒733 広島県広島市西区庚午中4-7-19	082-274-7155
㈲ファリーナ	〒474 愛知県大府市共栄町1-221	0562-46-8907
フィールド技研工業㈱	〒336 埼玉県浦和市芝原2-13-11	048-875-2040
藤壺技研工業㈱	〒223 神奈川県横浜市港北区新羽町551	045-546-0321
藤村オート	〒615 京都府京都市西京区下津林前泓15-7	075-381-7931
㈲プラスワンアオキ	〒230 神奈川県横浜市鶴見区矢向1-9-4	045-575-3956
㈱ブリヂストン	〒104 東京都中央区京橋1-10-1	0120-036710
㈱ブリッツ	〒105 東京都港区虎ノ門4-2-3	03-3432-6718
㈱プロジェクト・ミュー	〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原9-18	0425-56-4877
プロスパイス	〒111 東京都台東区元浅草3-12-10	03-3843-0471
㈱プロフ	〒223 神奈川県横浜市港北区新羽町575	045-546-7311
ベイサイドスポーツ	〒221 神奈川県横浜市神奈川区東神奈川2-40-9	045-451-5321
㈱ベスト	〒171 東京都豊島区千早町4-25-3	03-5995-6051
ペトロルブインターナショナル㈱	〒102 東京都千代田区麹町4-5-21	03-3265-1711
㈱ペンゾイルジャパン	〒460 愛知県名古屋市中区錦2-15-15 豊島ビルディング11Ｆ	052-204-7074
㈱ホシノインパル	〒156 東京都世田谷区桜丘5-32-3	03-3439-1122
［ま行］		
㈱マインズ・ウェイブ	〒240-03 神奈川県横須賀市林5-7-25	0468-57-3313
マツオカ	〒241 神奈川県横浜市旭区上川井町327	045-921-1455
㈱マップスポーツ	〒179 東京都練馬区北町6-33-3 富士ハイツ１Ｆ	03-3937-9018
ミシュランオカモトタイヤ㈱	〒102 東京都千代田区富士見1-6-1	03-5210-2731
ミストラル	〒272-01 千葉県市川市末広2-1-6-103	0473-99-9899
㈲緑整備センター	〒226 神奈川県横浜市緑区川和町140	045-933-1101
モーターアソシエイションＺ	〒960 福島県福島市北沢又成出23	0245-57-7263
モータースポーツエキップメント・コルス	〒384 長野県小諸市柏木547-7	0267-23-8407
モベックス・コーポレーション・ジャパン	〒105 東京都港区虎ノ門5-11-15	03-3436-1878
モモ・ジャパン・リミテッド	〒158 東京都世田谷区用賀2-26-4	03-5716-5485
モンスターインターナショナル㈱	〒438-02 静岡県磐田郡竜洋町稗原665	0538-66-6761
モンツァ・ジャパン	〒310 茨城県水戸市住吉町126-6	0292-47-7772
［や行］		
㈲山恵産業	〒438-02 静岡県磐田郡竜洋町恵新田1-3	0538-66-6208
㈱ヤマコ	〒105 東京都港区虎ノ門4-2-3	03-3432-6711
ユーロオイルジャパン㈱	〒102 東京都千代田区麹町4-5-21	03-3265-2411
ユーロックスジャパン	〒158 東京都世田谷区瀬田2-22-10	03-3709-9157
横浜ゴム㈱	〒105 東京都港区新橋5-36-11	03-3432-7111
［ら行］		
㈱ラック	〒480-11 愛知県愛知郡長久手町砂子718	0561-63-0101
㈱ラブラータ	〒536 大阪府大阪市城東区森ノ宮2-4-30	06-967-0072
㈱ラボ・カロッツェリア	〒336 埼玉県浦和市辻8-23-13	048-863-1801
㈱リアル	〒578 大阪府東大阪市島之内1-7-5	0729-64-1527
リコーレーシング	〒470-23 愛知県知多郡武豊町字石川101番地	0569-73-5989
㈱リックジャパン	〒154 東京都世田谷区弦巻1-52-11	03-5477-1261
ルービックスジャパンコーブ	〒144 東京都大田区新蒲田1-20-6-601	03-3732-1238
㈱ル・モンド バトルクラブ事業部	〒213 神奈川県川崎市宮前区小台1-10-23	044-856-1031
㈱レーザー	〒177 東京都練馬区南田中2-23-24	03-3904-7683
㈱レーシングサービス ワタナベ	〒230 神奈川県横浜市鶴見区元宮1-2-21	045-573-5629
レーシングディレクション	〒536 大阪府大阪市城東区森の宮2-4-30	06-967-0505
㈱レイズ	〒577 大阪府東大阪市長田西5-80	06-746-1010
ロックンビート	〒564 大阪府吹田市江の木町9-9	06-389-2139
［わ行］		
㈱ワーク	〒577 大阪府東大阪市長田西4-17	06-787-7000
㈱ワークファイテックス事業部	〒577 大阪府東大阪市川俣1-3-5	06-782-1699
㈱ワークス貴寺	〒278 千葉県野田市下三ヶ尾大六天前217-6	0471-23-8441
㈱和光ケミカル	〒256 神奈川県小田原市前川16-2	0465-48-2211
和光テクニカル㈱	〒157 東京都世田谷区喜多見9-15-7	03-3480-3681

AD CONTENTS



絶対グリップ性能だけでなくコントロールしやすいタイヤを選べ

それで間違いない。

さらに、トラクション性能にも気を配れば、完璧となる。簡単に言えば、あのパワーを激しく叩きつけても、スリップしづらいタイヤが効果を発揮する。

「そうすると後輪が前輪を押し出すプッシュアンダーが出るでしょ？」

そう思うだろう。だけどそいつは誤りだ。後輪がスライドせずにパワーを受け止めるということは、E-TSは不用意にトルクを前輪に配分しないことと等しい。だから理論上、FRの状態で加速することができる。つまり、旋回しやすい体制で、コーナーを脱出できるというわけ。後輪のスリップを感じてからトルクを前輪に配分するE-TSの特性を逆手に取るわけだ。

トラクション性能は、前輪にも役立つ。たとえ前輪にトルクが伝わっても、タイヤが前に進もうとする力が強ければ、その分横にスライドしなくなるわけだ。つまり、そこでも前輪がズルズルと横に逃げることで起こるアンダーステアが抑えられるのである。

トラクション性能が高く、応答性に優れていて、なおかつ剛性がしっかり確保されているタイヤが理想であるわけは、説明したとおりなのだ。

「そんなの当たり前でしょ。そんなタイヤがあったら文句はないよ」

まあそう言わないで！　GT-Rに求められるタイヤは、そういったいくつかの要素が不可欠なのだが、そのすべてで満点がつくタイヤが少ないことはこちらも承知している。

その中でも、つまりバランス良くそれらの性能が確保されているタイヤがベストだというわけ。もし、どうしてもどれかひとつの性能しか確保できないとしたら……。

僕なら、ステアリングを切り込んだときでも前輪の応答性が残されているタイヤをチョイスする。

では、最後にタイヤのサイズに関する話をしよう。通常タイヤのサイズをアップすれば、性能は上がる。偏平率を下げれば、サイドウォールの剛性が上がり、シャープなハンドリングになるだろう。それにコーナリング中の不快なよれも減らされる。トレッドを広げるのも、軽快なフットワークを得るには有効な手段になる。

ただし、極端なサイズ変更は足のセッティングと並行して進めるのが得策のようだ。極端に偏平率を下げたりすると、タイヤが先行してしまい、かえってロールが気になったり、挙動がピーキーになったりすることがある。サスペンションのグレードアップに合わせて、タイヤのポテンシャルアップをしていくことが大切だ。

偏平率の変更でタイヤのフォルムはこれだけ変わる

ポテンザRE710で、ホイールサイズと偏平率が変わればどれだけ外形に変化が出るかを比べてみよう。サイズは写真の右から、ノーマルGT-Rの標準サイズである225/50R16、V-SPECIIの標準サイズ245/45ZR17、そして245/40ZR17だ。トレッド、及び外径でこれだけ差が出るのだから、ハンドリングに大きな変化が出るのも当然だといえるだろう。

【GTS-tには振り回して楽しいタイヤを】

さて、今度はGT-Rから離れて、GTS-tに移ろう。

こいつのタイヤ選びは簡単だ。絶対的なグリップ力やシャープな応答性よりも、コントロール性を優先したタイヤがベストだ。

だって、GTS-tの最大の魅力は、例の抜群の操縦性にある。前後バランスが絶妙にマッチしたFR駆動だけに、どこでもどんなスピードでも、テールスライドは得意で、コントロールしやすい。

常にマシンを振り回して走れるところに、GTS-tの存在意義がある。タイムで勝とうとしたって、しょせんGT-Rにかなうはずがない。ならば、操縦性を磨いて楽しもうじゃないか、と思うわけだ。だから、コントロール性を優先したいのだ。

逆に言えば、タイムを意識するあまりやたらグリップの高いタイヤを装着しても、操縦性が悪化したり、パワーがタイヤの性能を生かしきれないことになってしまう。もともと絶対的なトルクは並みなのだから、GTS-tの生命線であるコントロール性を失ったら、存在そのものが否定されかねない。

やたらシャープな応答性のタイヤも、悪いクセが顔を出す。足まわりを強化しているならまだしも、ノーマルの状態でそんなタイヤを装着すると、もともとロールやピッチングの多い特性が仇となる。

GTS-tは、楽しく走ってナンボの意気込みでタイヤを選択しようじゃないか。スライドしたときのコントロール性の善し悪しを基準に、GTS-tのタイヤは決まるのだ。

重量、冷却性・・・・・ホイールでも走りは変わる

重たいホイールは、残念ながらバツ。重量がかさんでいいことはほとんどない。

なんといったって重いホイールは加減速に悪影響を及ぼす。せっかくのパワーのうちのいくらかが、ホイールを回すことに奪われてしまうし、ブレーキへの負担も多い。軽いに越したことはないのだ。もちろん強度を確保した上で、軽量ホイールが理想だ。

当然、ハンドリングに与える影響も大だ。バネ下が重いともったりしたフットワークになってしまうし、たとえば路面の荒いところなどでは、バタバタドタドタとサスペンションから下が暴れてしまう。接地性が悪化して、スタビリティも激変してしまうのだ。

しなやかにタイヤを接地させるには、軽量ホイールであるに越したことはない。

さて、それではホイールのデザインがブレーキローターやパッドの熱に影響するだろうか？　答えは『する』。

レーシングカーで時たま採用されている冷却フィンなどは、積極的にブレーキを冷やす効果があるという。ただし、ごく一般的に売られているスポーツタイプのホイールならば、計測でもしないかぎりそれぞれ極端な差はないだろう。厳密には違うはずなのだが、一般の走行でその差をドライバーが体感できるほど変化はないはずだ。

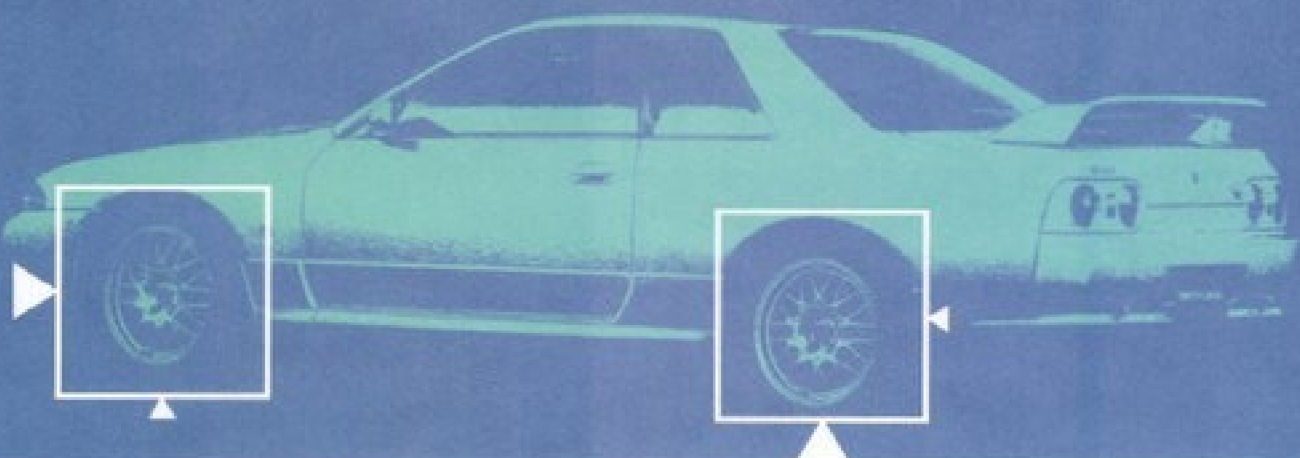
ただし、ほとんど隙間のないフライパンのようなディッシュホイールは、スポーツ走行には不向きだろう。



ホイールはどうしてもスタイル優先で選ばれやすいパーツだが、走りに与える影響も無視することはできない

タイヤ&ホイールチューニング

エンジン、サスをきっちりとチューニングしても その パワーを最後に路面に伝えるタイヤとホイールに 気を配っていなければ 片手落ちだ。きちんと 足元を仕上げよう



Photos／Hiroaki Inada, Yuki Sawada, Hiroharu Sato
Text／Takayuki Kinoshita

GT-R特有のクセを理解してタイヤを選べ!

〝GT-R〟っていうクルマはとてつもないポテンシャルを備えている。そんなこと、いまさら言うなって? 確かにそうだ。誰でも知っていることに違いない。

だけど、ここで気がついてもらいたいのは、速さを徹底的に求めた代償に、操縦性やセッティングの方向性に、独特のクセが残されてしまっていることだ。そしてそいつは、足まわりのセッティングにもコツを要求することになる。

このページでは、タイヤとホイールに関するマッチングを考えていくから、まず最初にそのあたりのクセを理解して、GT-Rはどんな特性のタイヤとの相性がいいかを説明していこうと思う。

まず、GT-Rのクセでやっかいなもの。それは頑固なアンダーステア特性だ。もっと曲がってくれれば、もっともっと速く走れるのに、と思っている人も多いだろう。

そんな人は、まず舵角を増していっても、前輪に確かな応答性が残されているタイヤを選ぶべきだろう。さらに、荷重を強く強く与えても、腰砕けが起こらず、しっかりグリップしてくれる剛性も求められる。

GT-Rのアンダーステアというのは、よく分析してみると、ふたつの特性が原因になっている。ひとつは、コーナー立ち上がりに後輪がスリップし、トルクが前輪に配分されたときに起こるパワーアンダー。このときは、通常ステアリングを切り込んでいるはずだ。そんな状態でも、タイヤがしっかり応答してグリップしてくれれば、例のパワーアンダーを打ち消すことができるのだ。

ウエットなどでは、その傾向が顕著に顔を出す。だから、直線時のハイドロプレーニング性より、タイヤが横滑りしているときの排水性が考えられているタイヤのほうが、マッチングがいいだろう。応答性のあるタイヤをGT-Rにすすめる理由はそこにある。

ふたつめのアンダーステアの理由は、コーナー進入で発生するもの。こいつは重たい2・6リッター6気筒のエンジンユニットが、フロントに強く慣性として働いてしまうために起こるアンダーステアだ。とくに高速コーナーなどに勢い良く飛び込むと、前輪がよれながらズルズルとラインを外していくことがあるだろう。こいつはノーズヘビーがもたらす悪いクセなのだ。

こいつを消すには、グリップの高いタイヤをチョイスするのが一番なのだが、少なくとも腰が砕けることのないケーシング剛性があるタイヤを選ぶ必要があるのだ。

GT-Rを乗りやすく変身させるには、剛性感が高く応答性の高いタイヤを選択しよう。



MICHELIN XGT-Z



グリップとトラクション特性のバランスを追求した「XGT-Z」はビッグパワーのGT-Rに適したスポーツタイヤだ。軽量化、剛性の面で高い運動性能を満たし、エンジンパワーをロスなく路面に伝え、強大なグリップを確保、コントロール性にも優れるタイヤ。ミシュランの高性能タイヤ・テクノロジーが高性能車にはうれしい。

●発売元／ミシュランオカモトタイヤ（株）

225／50-ZR16 6万7300円　245／45-ZR16 8万2200円　245／45-ZR17 9万500円
245／50-ZR16 7万1200円　235／45-ZR17 8万4200円　275／40-ZR17 10万5200円
255／50-ZR16 7万4200円

OHTSU FALKEN RX-VIII



市販タイヤ使用のプロダクション・レースやジムカーナに適した高性能タイヤ。従来のRX-VIよりドライ路面での性能を一段と高めている。N1レースで鍛えたレーシング・テクノロジーが盛り込まれたレーシーなタイヤだ。

●発売元／オーツタイヤ（株）

245／45-ZR17 6万9000円

OHTSU FALKEN FK-05 GR β RStune



N1耐久レース３年連続チャンピオンに輝いたノウハウが盛り込まれたハイグリップ・スポーツタイヤ。RSチューンを施されたハイグリップ・コンパウンドを採用し、あらゆる条件で高性能を発揮。また限界域のコントロール性を高めるハイテンション・カーカスコードも装備している。

●発売元／オーツタイヤ（株）

225／50-R16　4万800円
235／45-ZR17 5万5300円
255／40-ZR17　6万400円

PIRELLI P-ZERO



「公道を走るレーシングカー」のために開発された、ピレリのフラッグシップ超高性能タイヤ。フェラーリF40をはじめとする、ハイパフォーマンスカーに標準で装着され、モンスターマシンたちの信頼を一身に集めている。グリップ力、トラクション性能、排水性など、まさに最高の性能を誇る。

●発売元／（株）阿部商会

225／50-ZR16 6万8000円　245／45-ZR17 9万4000円　265／40-ZR17 10万5000円
225／45-ZR16 7万6000円　255／45-ZR17 10万2000円　235／40-ZR18 9万4000円
245／45-ZR16 8万5000円　235／40-ZR17 8万4000円　245／40-ZR18 10万2000円
225／45-ZR17 8万2000円　245／40-ZR17 9万1000円　255／35-ZR18 10万7000円
235／45-ZR17 8万9000円　255／40-ZR17 9万8000円　255／35-ZR18 10万7800円

MICHELIN Pilot SX HGT-V



一目でミシュランとわかる面構えはヨーロッパ高性能タイヤの顔でもあるほどの定番。超高速連続走行での安定した性能はヨーロッパのハイウェイで鍛えた証。VR規格ながら乗り心地も十分に確保されている。

●発売元／ミシュランオカモトタイヤ（株）

225／50-R16　4万8200円　245／45-R16　5万6600円　245／40-R17　6万900円
225／45-R16　4万9700円　235／45-R17　5万8100円　255／40-R17　6万4000円

MICHELIN Pilot SX MXX3



高性能スポーツカーのために開発されたハイパフォーマンス・タイヤ。超高速域でのコントロール性を追求、シャープなステアリング・レスポンスを実現。グリップ力もさることながら、欧州タイヤならではのウエット・グリップが魅力。

●発売元／ミシュランオカモトタイヤ（株）

225／50-ZR16 6万8000円　235／40-ZR17 9万1000円　235／40-ZR18 11万200円
225／45-ZR16 8万7800円　255／40-ZR17 10万100円　245／40-ZR18 11万7700円
235／45-ZR17 8万9900円　265／40-ZR17 10万6500円
245／45-ZR16 8万7800円　225／40-ZR18 10万6200円

GOOD YEAR EAGLE GS-D



ユニディレクショナル・パターンで排水性を向上させ、ランダムピッチのブロック採用により静寂性も確保した高性能タイヤ。ハイパフォーマンスマシンに安定したグリップ性能をもたらしてくれる名門グッドイヤーの意欲作だ。

●発売元／日本グッドイヤー（株）

225／50-ZR16 5万2800円　225／45-ZR17 7万1800円　245／40-ZR17 8万1000円
245／50-ZR16 6万4500円　235／45-ZR17 7万8000円　255／40-ZR17 8万4000円
225／45-ZR16 5万9400円　255／45-ZR17　6万円　265／40-ZR17　9万円
245／45-ZR16 6万7800円　235／40-ZR17 7万8600円　275／40-ZR17 9万9000円

PIRELLI P700-Z



ポルシェ、BMW、アウディとの長期に及ぶ共同開発から生まれたのがこの「P700-Z」。世界ツーリングカー選手権で得たノウハウを随所に盛り込んだ、総合性能の高いタイヤだ。

●発売元／（株）阿部商会

225／50-ZR16 5万8000円　225／45-ZR17 7万1000円　235／40-ZR17 7万5000円
235／50-ZR16 6万7000円　235／45-ZR17 7万8000円　255／40-ZR17 8万4000円
225／45-ZR16 6万3000円　255／45-ZR17 8万9000円　265／40-ZR17　9万円
245／45-ZR16 7万1000円

PIRELLI P-ZERO C



ポルシェ・カレラ・カップ・レース用に開発されたレーシングライクなセミスリック・タイヤ。一味違った強力なグリップ力が最大の魅力。サーキット走行にはもっとも適していると言えるだろう。サーキット直系のタイヤだが、公道走行認可も得ており、安心したウエット性能も確保している。

●発売元／（株）阿部商会

225／50-ZR16 6万1000円　225／45-ZR17 7万4000円　255／40-ZR17 8万8000円
245／45-ZR16 7万7000円　235／45-ZR17　8万円

BF Goodrich COMP T/A ZR4



なんともレーシーな面構えが魅力のハイパフォーマンス・タイヤ。非対称パターンの中に通る４本の太いグルーブが高速域での排水性を向上させ、高性能をどんな道でも安定して提供してくれる。大パワー車に。

●発売元／モベックスコーポレーションジャパン

225／50-ZR16 4万8000円
245／50-ZR16 5万2500円
245／45-ZR16 5万5000円
245／40-ZR17 7万1000円

BF Goodrich COMP T/A ZR 18inc



デュアルアングルブロック、XCコンパウンドの採用で卓越した運動性能をもたらしてくれる、高性能タイヤ。COMP T/Aブランドの最高峰を担うフラッグシップ・モデルだ。ブロックパターンなどが異なる15～17インチもあり。

●発売元／モベックスコーポレーションジャパン

235／40-ZR18 7万9000円
245／40-ZR18 8万3000円

GOOD YEAR EAGLE GS-C



左右非対称のパターンで、外側部分の接地面積を拡大、ドライ＆ウエットでのコーナリング性能、グリップ力を向上させた本格的スポーツ・タイヤ。大排気量のハイパワー車に最適。

●発売元／日本グッドイヤー（株）

225／50-ZR16 5万2800円　245／45-ZR16 6万7800円　245／40-ZR18　10万円
245／50-ZR16 6万4500円　235／40-ZR18 9万5000円　265／35-ZR18 11万3000円
255／50-ZR16 6万8000円

自動車のパーツの中で、非常に奥の深いパーツがタイヤだ。同時に進歩も激しく、あっという間に新開発のタイヤをメーカーは送り出してくる。GT-Rほどのハイパフォーマンスカーともなればタイヤが受けるストレスはかなりのものとなる。ハイグリップになればなるほどライフは短くなり、高価なタイヤを頻繁に交換する必要があるのは覚悟したい。また、サイズとそれぞれのタイヤの性格で運動性能は大きく変わってくるので、自分のニーズに合わせたタイヤ選びをしたい。

もし余裕があれば、さまざまなタイヤを試してみることをお勧めする。タイヤでそのクルマの性格がガラリと変わるのがわかるはずだ。

TIRE

【タイヤ】

最強の心臓、最強の足を持つGT-R ふさわしい最高のタイヤを選ぶ

DUNLOP FORMULA W-1 SPEC R



グリップ力と耐摩耗性を向上させた、NEWソリューションSBRコンパウンドを採用。常に安定した接地形状を維持し、高いグリップ力を発揮するジョイントレス・ハイブリッドバンドを使用している。

●発売元／住友ゴム工業（株）

225／50-R16	4万5100円	245／40-ZR17	6万5500円	235／40-ZR18	7万6600円
245／50-R16	5万1800円	255／40-ZR17	6万8400円		
235／45-ZR17	6万2600円	265／40-ZR17	7万2800円		

BRIDGESTONE G'GRID



「GRID」ブランドの最高峰がこの「G'GRID（ジーグリッド）」。コストパフォーマンスを高めつつ、ドライ＆ウエットでのグリップ力とコントロール性を高めたタイヤだ。60〜40シリーズまで幅広いラインアップを持つ。

●発売元／（株）ブリヂストン

225／50-R16	4万8000円	245／45-ZR17	6万7500円	255／40-ZR17	7万1000円
245／50-R16	5万3500円	235／40-ZR17	6万5500円	265／40-ZR17	7万5000円
235／45-ZR17	6万4500円	245／40-ZR17	6万7500円	225／40-ZR18	7万5000円

BRIDGESTONE POTENZA RE710



ブリヂストンのスポーツタイヤのトップグレードがこの「RE710」。排水性に富んだ新設計ユニディレクション・パターンに、サーキットで得たノウハウが盛り込まれた強力グリップを誇るコンパウンドをもつ。最高峰のドライ＆ウエット性能を満たしてくれるタイヤだ。

●発売元／（株）ブリヂストン

225／50ZR16	6万3500円	235／45ZR17	8万4000円	265／40ZR17	9万9500円
225／50R16	5万7500円	245／45ZR17	8万9500円	235／40ZR18	10万4000円
225／45ZR16	7万2000円	235／40ZR17	8万5000円		
245／45ZR16	8万2000円	245／40ZR17	8万9500円		
245／45ZR16	8万円	255／40ZR17	9万3500円		

YOKOHAMA ADVAN GLOBA



実接地面積比率を高次元で保つために設計されたスポーツ指向の高性能タイヤ「アドバン・グローバ」。非対称のグルーブはウエット・レーシング・タイヤと同じ発想で設計されたもの。もちろんドライ・グリップも高性能で確保されている。

●発売元／横浜ゴム（株）

225／50-R16	5万7000円	255／40-ZR17	9万3000円
235／45-ZR17	7万8500円	265／40-ZR17	9万8000円

YOKOHAMA ADVAN NEXUS



挑戦的なアクアカット・タスクがGT-Rに似合うスポーツ高性能タイヤ「アドバン・ネクサス」。非対称、方向性パターンを採用、優れた耐水性とともに高いグリップ力も確保している。横浜ゴムのもてる技術を結集したADVANの最高峰タイヤ。

●発売元／横浜ゴム（株）

225／50-ZR16	6万5000円	245／40-ZR17	9万円	225／40-ZR18	9万7500円
235／45-ZR17	8万500円	255／40-ZR17	9万5000円	235／40-ZR18	10万7500円
235／40-ZR17	8万1000円	265／40-ZR17	10万円		

DUNLOP PERFORMA 8000



ワイドスクエア・ストレートグルーブにより、優れた耐アクアプレーニング性能を発揮。強力なドライグリップも確保されている。GT-Rオーナーにはうれしい高速耐久性も魅力の、高性能タイヤ「パフォーマ8000」。

●発売元／住友ゴム工業（株）

225／50R16	5万7500円	245／45ZR16	8万2000円	255／40ZR17	9万4000円
245／50R16	6万5500円	225／45ZR17	7万8000円	265／40ZR17	10万円
225／50ZR16	6万4000円	235／45ZR17	8万4000円	225／40ZR18	9万6000円
245／50ZR16	7万1000円	255／45ZR17	9万2000円	235／40ZR18	10万4000円
225／45ZR16	7万2000円	245／40ZR17	9万円		

TOYO TIRE TRAMPIO NA G model



サーキットで得たノウハウを生かしたレーシーなハイグリップタイヤ。4輪接地バランス理論を採用し走行バランスを追求。すばやく温まり、しかも熱に強いセミレーシング・コンパウンドを採用。ビードプロテクターによりサイドビューが映えるタイヤだ。

●発売元／東洋ゴム工業（株）

225／50-R16	5万7000円

TOYO TIRE TRAMPIO F08



大ブロック・パターンがレーシーな雰囲気をかもし出す高性能スポーツ・タイヤ。太く深いグルーブで耐ウエット性能も確保し、安心して高性能車に装着できるタイヤだ。セミスクエア・ショルダーを採用、リム・プロテクターを装備し、確かなコーナリング能力を満たしてくれる。

●発売元／東洋ゴム工業（株）

225／50-R16	4万7500円	235／40-ZR17	6万5500円	235／40-ZR18	7万9000円
225／40-ZR16	4万9500円	245／40-ZR17	6万7500円	245／40-ZR18	8万3000円
245／40-ZR16	5万6500円	255／40-ZR17	7万1000円	265／35-ZR18	9万4500円
225／45-ZR17	6万円	265／40-ZR17	7万5000円	275／35-ZR18	9万7500円
235／45-ZR17	6万4500円	225／40-ZR18	7万5000円		

YOKOHAMA GRAND PRIX M-5



現在の高性能タイヤの条件であるウエット性能とドライ・グリップを確保するために、アクアカット・タスクグルーブ、マルチグリップ・ポイントパターンを採用。剛性、弾性、耐熱を高次元でバランスさせたモデル。

●発売元／横浜ゴム（株）

225／50-R16	4万8000円	245／45-ZR16	6万5000円	245／40-ZR17	6万8500円
225／50-ZR16	5万2800円	225／45-ZR17	6万500円	255／40-ZR17	7万1000円
235／50-R16	5万1000円	235／40-ZR17	6万5500円	265／40-ZR17	7万5000円
245／50-R16	5万2500円	235／45-ZR17	6万5000円	225／40-ZR18	7万5000円
225／45-ZR16	5万4000円	245／45-ZR17	6万7500円	235／40-ZR18	7万9000円

Racing SPARCO NS-II Viper

●発売元／（株）クリムソン **CRIMSON**





徹底した軽量化、理想の最新リム・バランスを表現したスポークメッシュの「レーシングスパルコNS-IIヴァイパー」。カラーはシルバーメタリック、ゴールドメタリック、ガンメタリック。リムはカットポリッシュとバフポリッシュが選べる。またオプショナルカラーとして、ブルー＋ホワイト、レッド＋ガンメタリックもあり。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋22	←
価格	5万7000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

Gewalt

●発売元／アローエンタープライズ **arrow enterprise**





スーパーラウンドリムの採用で応力分散効果を向上させハイパフォーマンスカーGT-Rのパワー、衝撃をストレスなく吸収する「ゲバルト」。ビッグパワー、ビッグキャリパーに対応している。落ち着いた雰囲気のホイールだ。カラーはシルバーとパールホワイト。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋17	←
価格	5万2000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

FINEST-I

●発売元／ハセミ・モータースポーツ **HASEMI SPORT**





ツーリングカー・レースでの技術をフィードバックして開発されたハセミ・モータースポーツのメッシュタイプホイール。カラーバリエーションは、シルバー・ゴールド・ブルー・ブラックと豊富だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0JJ＋19	←
価格	6万7000円	←
タイヤサイズ	245／45－17	←

Eclipse RS-II

●問い合わせ先／東洋ゴム工業（株） **TOYO**





高級感のあるセミメッシュタイプホイール「イクリプスRS-II」。もちろんスポーティな走りにも十分対応し、GT-Rの足元をさりげなく決める。ジャーマンシルバーが大人っぽい。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0JJ＋25	←
価格	7万2000円	←
タイヤサイズ	225／45－17	←

RACING HART TYPE-C

●発売元／（株）タケチプロジェクト **TAKECHI PROJECT**





センターキャップのカラーが鮮やかなメッシュタイプのホイール「レーシングハート・タイプC」。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋18	←
価格	7万4000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

GT-Rのオーナーでホイールに興味のない者はいないだろう。ハイポテンシャルなクルマの足元を、さらに引き締めたいと誰もが考えているはずだ。さすがにGT-Rともなると、そのホイールは本格スポーツホイールとなり、中にはレーシング仕様なんてものもある。またインチ数も18インチまで装着は可能となり、チューニングの中でホイールの占める割合は相当に大きい。価格も高価になり、おいそれとは換えるわけにはいかない。大径、ロープロファイル化に十分に対応できる可能性の高い足まわりだけに、本格的にホイールとつき合ってみたい。

WHEELS
[ホイール]

真剣に、そして慎重にホイールを選ぶ GT-Rの足を引き締めるのは手ごわい

Wheel Trend 1994



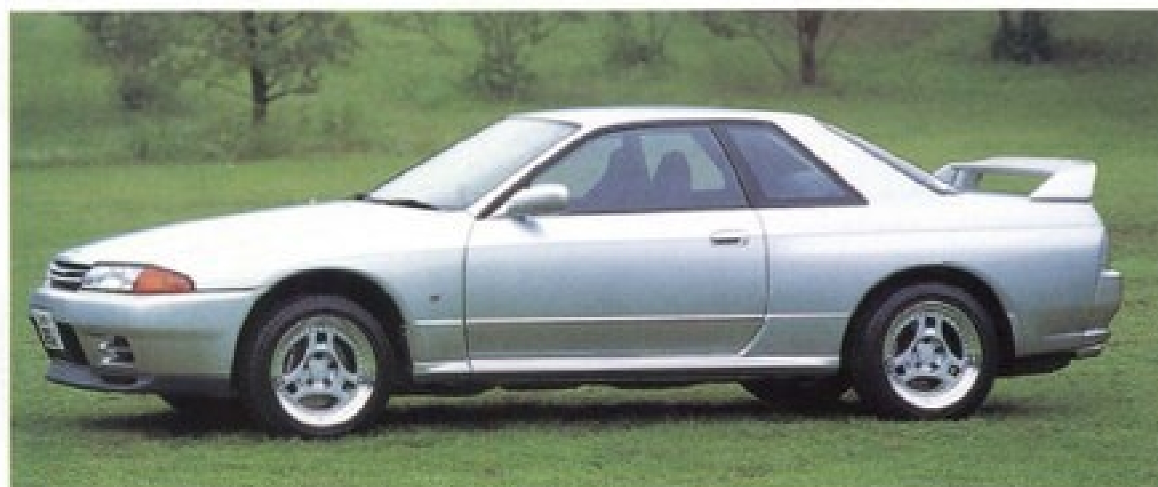
最近のホイール・デザインはディスク面とともにリムが重要視されてきた。リバースリム、ディープリムの採用により、ホイールをより大きくワイドに見せたり、カールリム、ラウンドリムなどの採用により、リム自体をデザインの一部とし、トータルなデザインの自由度を広げたりと、リム・デザインはもうホイール・デザインとは切っても切れない関係にあるのだ。

また一方で鍛造技術の発達に伴い、より細いスポークでも十分に強度が保たれるようになってきた点も見逃せない。それらの組み合わせにより、もうメッシュ、ディッシュ、スポークといった大ざっぱな区分では分けられなくなっているのが現状だろう。ホイールのデザインを前面に出すか、ビッグ&ワイド感を強調するか、はたまたキャリパー、ローターといったブレーキパーツをスポークの間から見せつけるか。選択肢は無限にある。あとはキミのセンス次第だ。

16inch

SUPER ADVAN SA-3

●発売元／横浜ゴム（株） YOKOHAMA



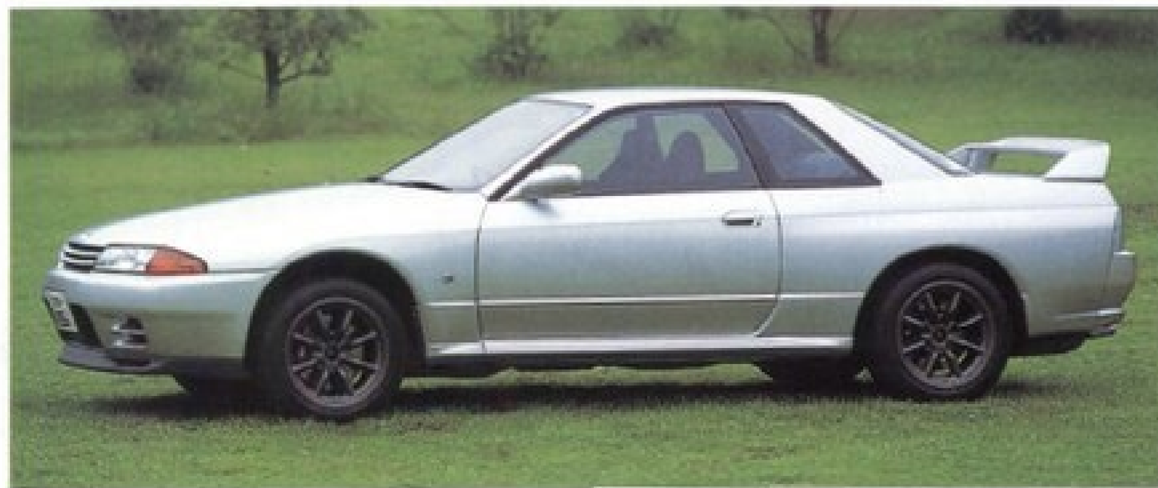


高剛性・高強度・高バランスを誇る一体鋳造キャスティングリムと3本スポーク鋳造ディスクを組合したYOKOHAMAの伝統デザインの3本スポークホイール「スーパーアドバン」。強靭なイメージのホイールだ。存在感も十分。他にアドバン・レッドとスーパーパールホワイトの2色がある。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	16×8.0JJ＋11	←
価格	6万円	←
タイヤサイズ	225／50−16	←

EIGHT SPORK F8S

●発売元／（株）レーシングサービス・ワタナベ R.S WATANABE





スポーツ・ホイールの定番、重厚な8本スポークのホイール「エイト・スポークF8S」。安定感のあるデザインだ。ハイパフォーマンスカーGT-Rの足元にベストマッチだ。カラーはガンメタとシルバー。

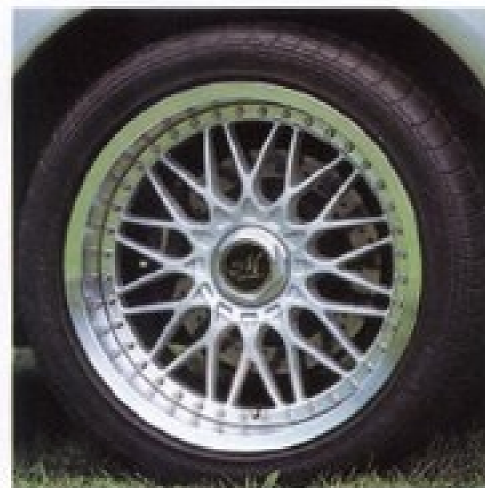
	フロント	リヤ
ホイールサイズ	16×9.0JJ＋20	←
価格	5万5000円	←
タイヤサイズ	245／45−16	←

17inch

STAR FORM TYPE-M（3ピース）

●発売元／（株）リアル REAL





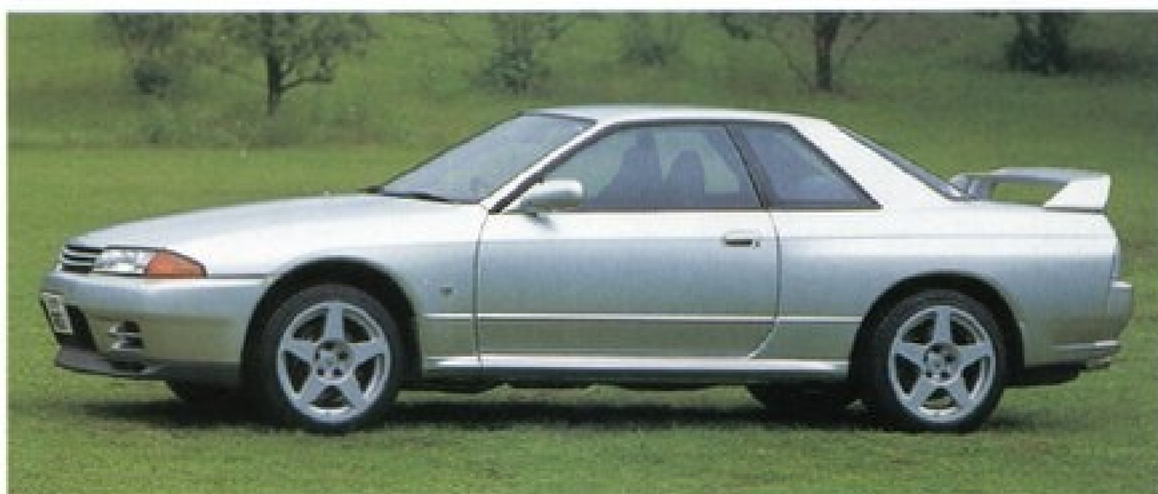
シックなデザインのメッシュタイプの3ピース・ホイール「スターフォルム・タイプM」。GT-Rを、よりゴージャスな雰囲気に演出する大人っぽいホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋21	←
価格	6万5000円	←
タイヤサイズ	255／40−17	←

撮影協力／相模湖ピクニックランド

Type 201B

●発売元／（株）日本テクノマグネシオ **Tecnomagnesio**



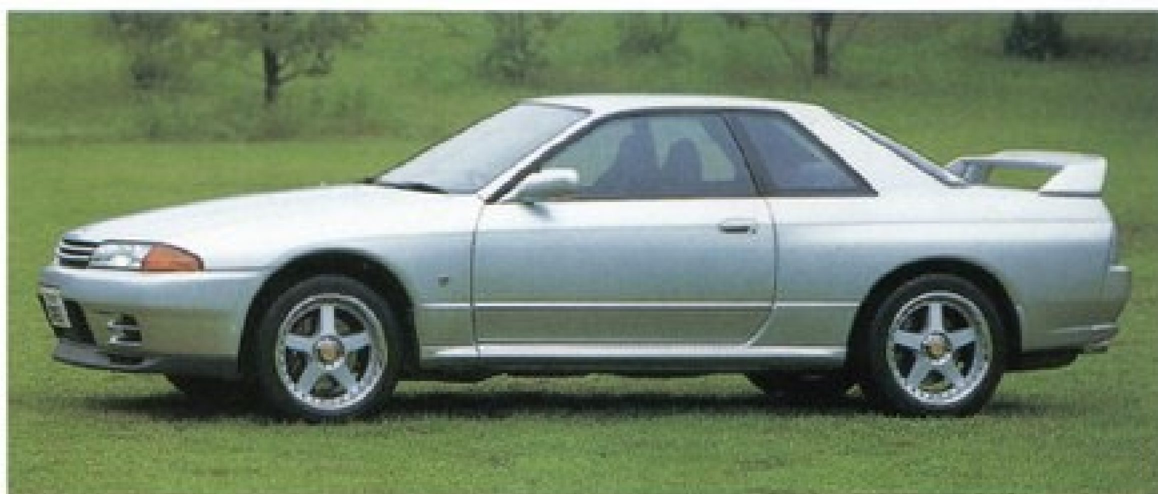


世界中のレースでのデータをもとにロープロファイル・タイヤ装着を前提に開発されたテクノマグネシオのスポーツカーホイール「タイプ201B」。マグネシウム素材独自の高い衝撃吸収性、回転慣性重量の軽減を実現。イタリアの感性あふれるホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋25	←
価格	12万4000円	←
タイヤサイズ	235／45－17	←

KräNZE SPORK

●発売元／（株）ウェッズ **weds**





高い冷却効果を生む、開口部の広い5本スポークホイール「クレンツェ」。3ピースならではの力強さを感じさせる。イエローのセンターキャップが鮮やかだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋23	←
価格	6万9000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

RS HOSHINO RACING

●発売元／（株）ホシノインパル **IMPUL**





グループAレースの実戦に投入されたレース用アルミホイール「RS」を一般車用としてチューニング。カルソニックスカイラインの実績をバックボーンに生まれたホイール。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.5JJ＋25	←
価格	8万8000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

MONZA Speed

●発売元／モンツァ・ジャパン **MONZA**





F1フェラーリのホームコース「モンツァ」の名を冠したアルミホイール「モンツァ・スピード」。イタリアン・デザインの5本スポーク、クロームメッキが美しいホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋18	←
価格	7万9000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

SSR ALCYBER

●発売元／（株）スピードスター **Speed Star Wheel**





レーシングシーンで抜群の信頼を得るスピードスターの5本スポークホイール「アルサイバー」。大口径の開口部をもつスポークデザインがブレーキの冷却効果を高めてくれる。ディスクカラーはシルバー、ブラック、パールホワイト、ゴールド。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋24	←
価格	7万4000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

Promoda Seque

●発売元／[illegible]（株） **Desmond**





5本ダブルスポークが独特な存在感を演出するアルミホイール「プロモーダ・ジーク」。ハードブレーキによる熱、小石、泥、砂などのキズに耐え得るためにディスク、リムには高硬度塗装が施されている。ハードな走りにも耐え得る本格的スポーツホイールだ。カラーはクオリティシルバー／ビションスモーク、ハードブラック／モナコレッドの2種類。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋17	←
価格	7万4000円	←
タイヤサイズ	265／45−17	←

FEROCE SPORK

●発売元／（株）リックジャパン **RICK JAPAN**





通風性の良い星型5本スポークホイール「フェローチェ・スポーク」は、高いブレーキ冷却効果を発揮する。センターディスク部分は鍛造とし軽量化と高い運動性能を高次元で実現。大馬力のGT-Rにぴったりのホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋23	←
価格	8万円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

CIRCLAR R STYLE

●発売元／（株）共豊コーポレーション **KYOHO**



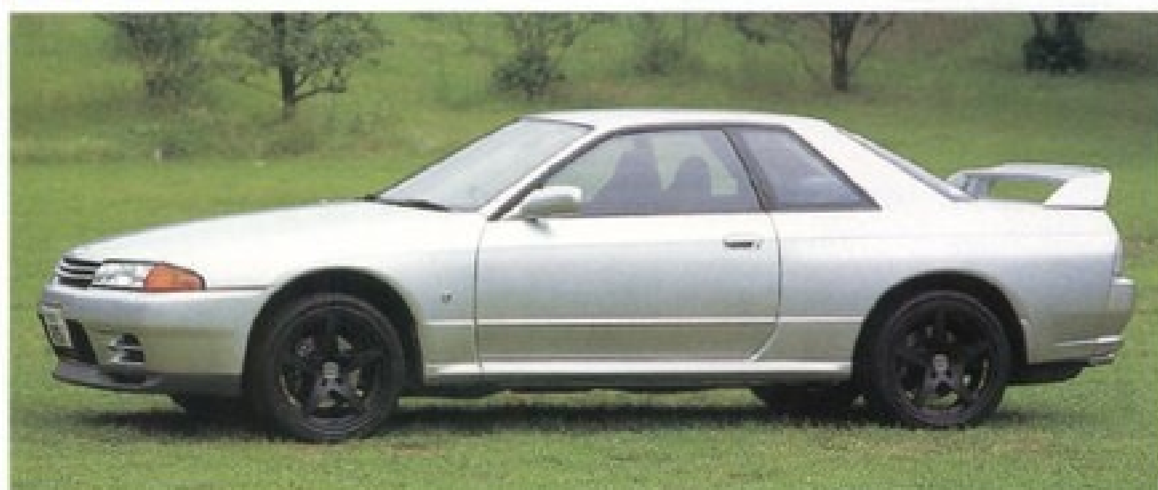


ブレーキまるだしの細いスポークがブレーキの冷却を期待させる「サーキュラーRスタイル」。レーシングホイールを想像させてくれる。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋22	←
価格	5万3000円	←
タイヤサイズ	235／45−17	255／45−17

NS5R

●発売元／ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株） **NISMO**



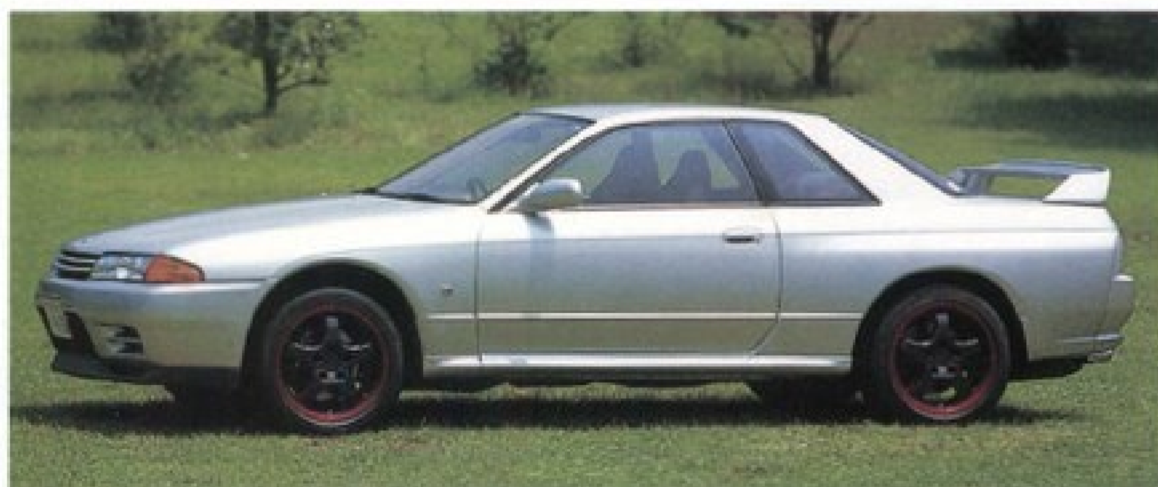


スポークをリム面まで伸ばして高い耐久性を実現。機能美あふれる5本スポークの高剛性鍛造ワンピースタイプホイール「NS5R」。スカイラインの全てを知り尽くしたNISMOならではのロードホイール。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0JJ＋25	←
価格	6万8000円	←
タイヤサイズ	245／40−17	←

INTER MILANO S-05

●発売元／（株）ベスト **BEST**





最強ツーリングカーGT-Rにぴったりの存在感のあるホイール「インターミラノS-05」。赤いリムが強烈なアクセントとなっている。カラーは他にシルバー／リムポリッシュ、ホワイト／リムポリッシュがある。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋25	←
価格	5万3000円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

Modelart

●発売元／（株）共豊コーポレーション **AME**

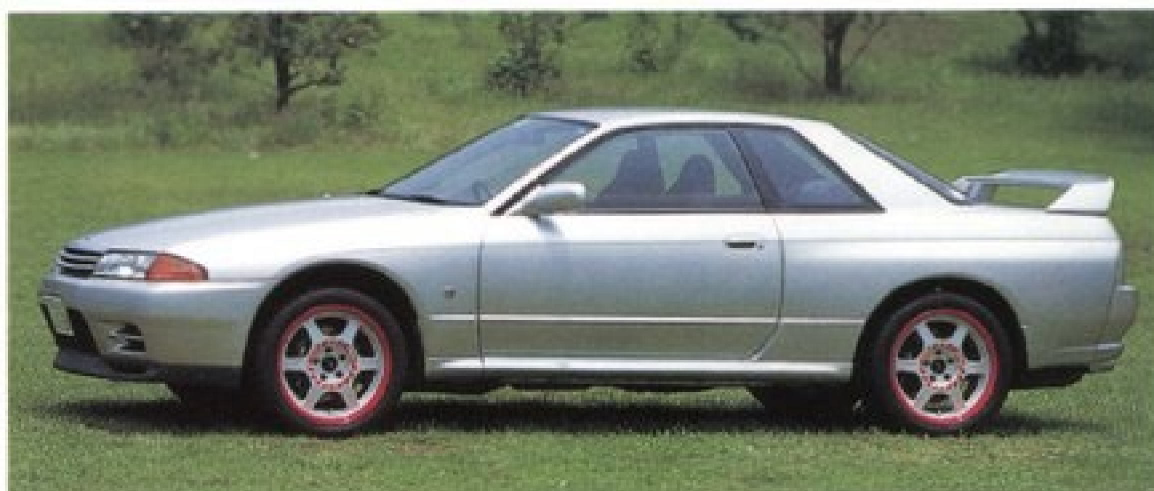



重厚なデザインのモデラート。GT-Rでガンガン走る人にぴったりのホイールだ。ブラック&レッドのカラーバージョンあり。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17X9.0JJ+22	←
価格	6万1000円	←
タイヤサイズ	235／40−17	255／40−17

DAYTONA TRIAL Version

●発売元／（株）トライアル **TRIAL**




レッドラインが鮮やかな超軽量鍛造ホイール。自分のイニシャルと車輌登録番号が入れられるのがうれしい。アピール度は圧倒的。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17X9.0JJ+25	←
価格	6万8000円	←
タイヤサイズ	255／40−17	←

ZEIT

●発売元／B.I.Mクリエイティブスタジオ **B.I.M**




バフ仕上げのベースに3コート・3ベーク塗装の顔を持つ美しいディスク面が大人の雰囲気をかもしだす「ツァイト」。知的な走りをイメージさせるホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17X9.5JJ+23	←
価格	5万7000円	←
タイヤサイズ	245／40−17	←

FORGED F3

●発売元／モモ・ジャパン・リミテッド **MOMO**

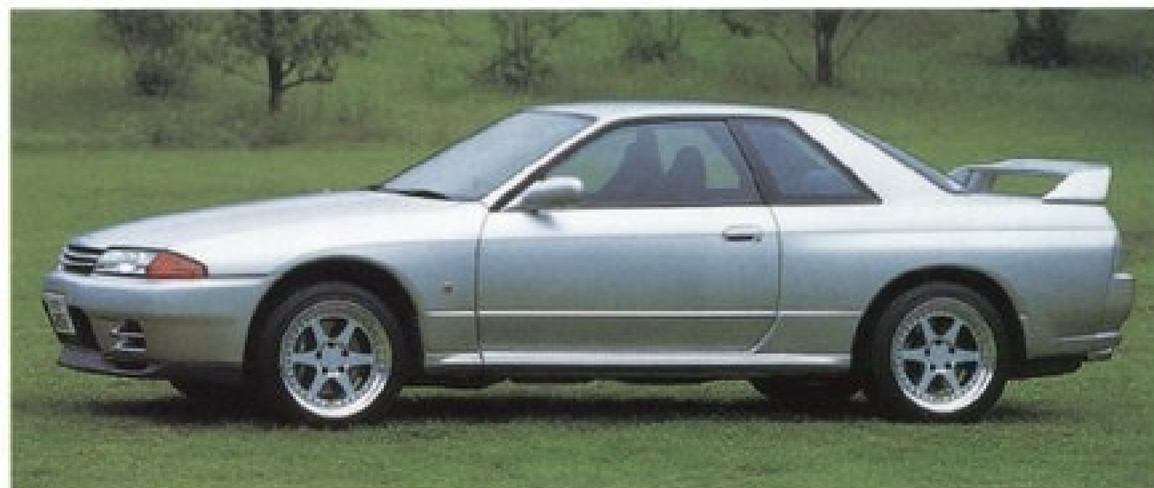



個性的なイタリアンデザインの6本スポークホイール「フォージットF3」。GT-Rの足元をおしゃれに、そしてハイパフォーマンスに。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17X9.0JJ+19	←
価格	7万4000円	←
タイヤサイズ	255／40−17	←

Face-II•6S

●発売元／（株）ヒノデ **STERN**




グレード感のあるリム部のバフ仕上げとカールリムがスポーティなデザインの6本スポークホイール「シュテルン・フェイスII・6S」。ブレーキ冷却もばっちりだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17X9.0JJ+20	←
価格	7万円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

STAR FORM TYPE-R

●発売元／（株）リアル **REAL**





クルマのバネ下重量軽減はボディの軽減をするより約15倍の効果がある。「スターフォルム・タイプR」は機能と軽量化をバランスよく追及したホイールだ。カールリムの採用により高強度・高剛性を実現。カラーはシルバーとガンメタリック。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋21	←
価格	7万3000円	←
タイヤサイズ	255／45－17	←

RD Credo

●発売元／レーシングディレクション **racing direction**





アメリカンタイプのレーシングディレクションのホイール「クレド」。メッキ仕上げが美しい。デザインも新鮮だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋19	←
価格	7万2000円	←
タイヤサイズ	235／45－17	←

ALISEO 3A

●発売元／（株）イージーライダース **SPEEDLINE**





ヨーロピアン・ライクな５本スポークホイール「アリセオ３A」。GT-Rをさりげなく、大人の雰囲気に演出するには最適のホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0J＋25	←
価格	8万2000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

modena TWO

●発売元／（株）阿部商会 **AUTOSTRADA**



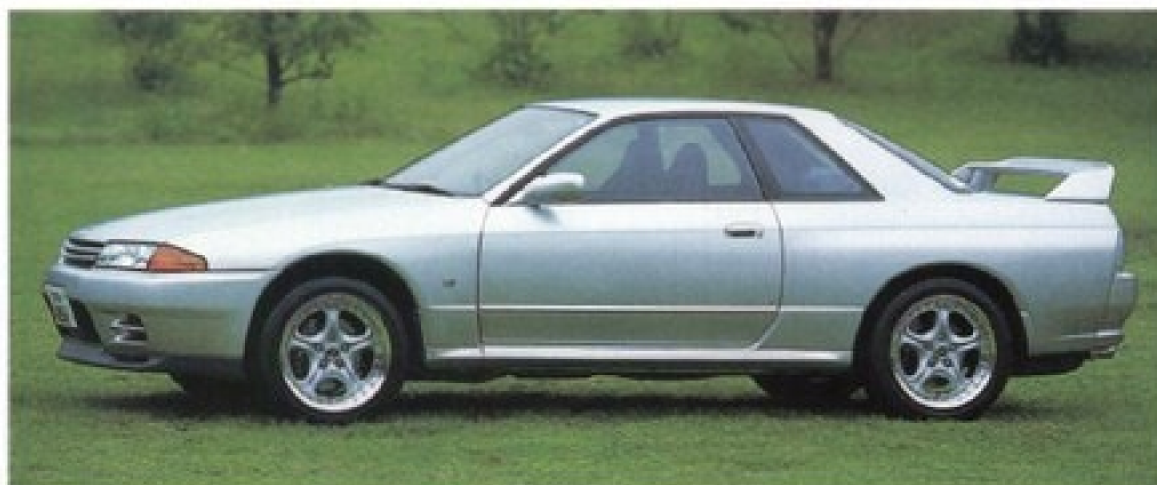


星型の５本スポークがGT-Rの足元を一段と引き締める「モデナ・ツー」。スポーティな走りを予感させるホイールだ。イタリアンチックな印象がうれしい。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋24	←
価格	7万1000円	←
タイヤサイズ	255／40－17	←

Geister

●発売元／エコープロジェクト（株） **ECHO PROJECT**





３ピース、鍛造リム、鋳造ディスク、５本スポークの高性能ホイール「ゲイスター」。華麗なスタイリングながら、GT-Rのハイパフォーマンスな走りに対応する。カラーはガンメタリックとブラック。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋24	←
価格	7万500円	←
タイヤサイズ	235／45－17	←

TMR

●発売元／東名自動車（株） **TOMEI**



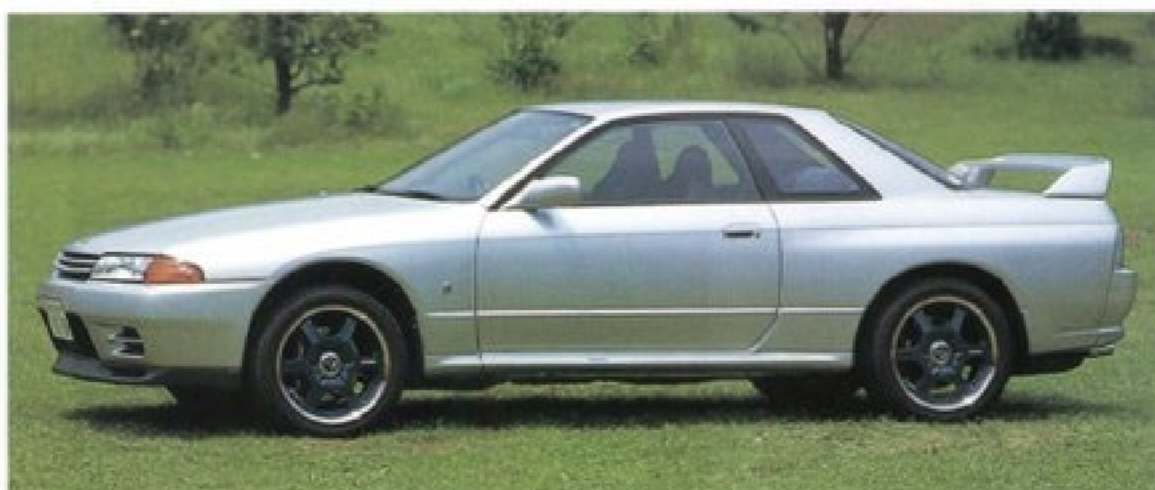


N1耐久マシンTOMEI GT-R、ロードテスト用GT-Rによってサーキットから高速道路、一般道でテストされた「TMR」。レースからフィードバックされたノウハウを誇る高剛性スポーツホイールだ。カラーはブルーメタリック、シルバー、ゴールドの3種類。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋18	←
価格	7万4000円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

GTP DAYTONA

●発売元／（株）レイズ **VOLK RACING**





レースではホイールの真円度という点が注目されている。「GTPデイトナ」は真円度を重視した高精度な1ピースホイール。また、高強度・軽量性を実現する鍛造成型を採用。GT-Rの性能をすべて引き出すために。カラーはブルーメタリック、ブルーメタリック（ダイヤカットトリム）、クロームシルバー（ダイヤカットトリム）。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.5JJ＋20	←
価格	6万7000円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

RIDL'X sei-R

●発売元／（株）ユーロックスジャパン **EURO'X JAPAN**



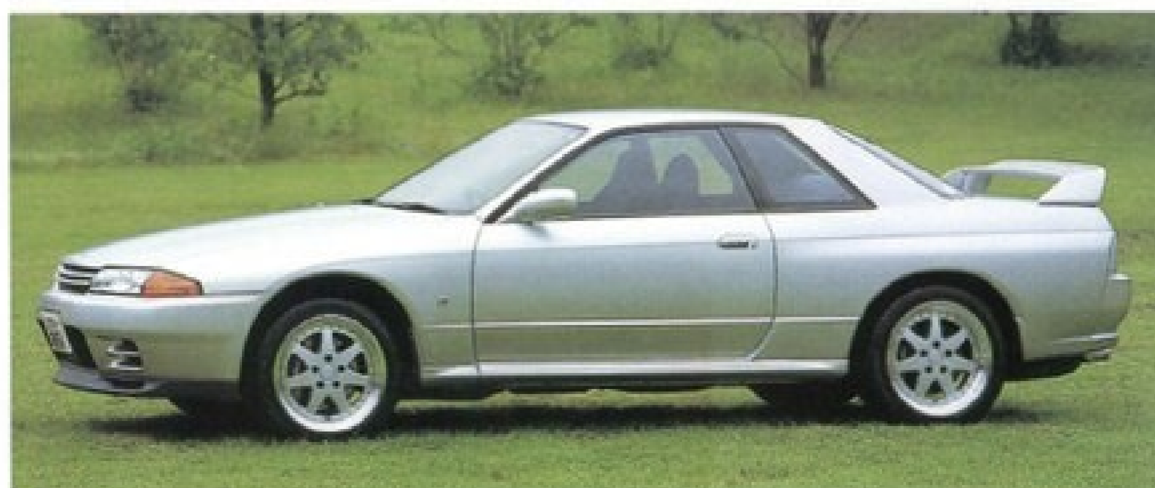


レースシーンをイメージさせるホワイトディスクとクリアーブルーリムを組み合わせた3ピースホイール「ライデックス・セイR」。アグレッシブなスタイリングの6本スポーク。カラーはシルバー、ガンメタ、ゴールド。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋20	←
価格	7万9000円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

EOS

●発売元／エコープロジェクト（株） **ECHO PROJECT**



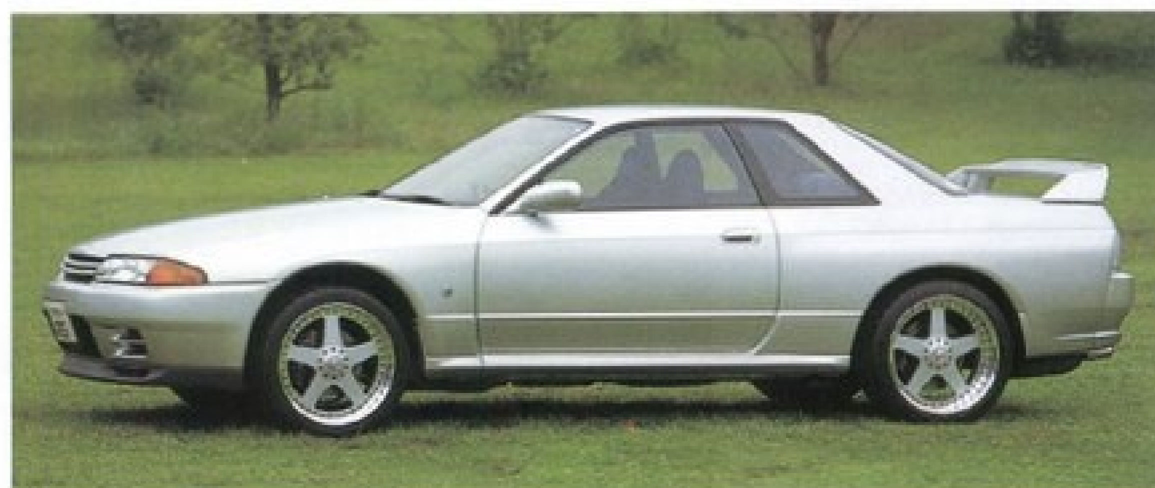


スポーティな走りを感じさせるフォルムの「イオス」。ハイパフォーマンスのGT-Rにベストマッチする7本スポークが新鮮だ。カラーはシルバー、ガンメタ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×9.0JJ＋25	←
価格	7万円	←
タイヤサイズ	235／45−17	←

ANDREW RACING V

●発売元／（株）ヴェイルサイド **VeilSide**





星型5本スポークの高性能スポーツホイール「アンドリュー・レーシングV」。GT-Rの足元に存在感をもたせる。ディスク、ピアスボルト、センターキャップにブラック、シルバーなどの豊富なカラーバリエーションあり。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0J＋18	18×9.5J＋18
価格	9万7000円	9万8000円
タイヤサイズ	265／35−18	←

NAKAJIMA RACING Type-R

●発売元／PIAA（株） **PIAA**





PIAA RACING TEAM中嶋悟総監督の開発により、N1耐久・ニューツーリングなどのレースで鍛え抜かれた本格レーシングホイール「タイプR」。迫力のある超ディープリム。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ＋19	←
価格	7万5000円	←
タイヤサイズ	265／35－18	←

RYVER-XROSS

●発売元／（株）ワーク **WORK**





前・後輪の要求する機能の違いにより前後独立設計・デザインされたワークの18インチホイール「レイバークロス」。軽快感あふれる本格的スポーツホイールだ。カラーはブルーブラック、パールホワイト、メタルシルバー。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ＋20	←
価格	6万6000円	←
タイヤサイズ	235／40－18	←

TYPE-01 R Evolution

●発売元／（株）ヤマコ **BLITZ**





冷却効果を高めるための大きく開いたスポークがスタイリッシュなヤマコのアルミホイール「タイプ01Rエボリューション」。GT-Rの強烈なブレーキにも十分対応するホイールだ。真円度の高い1ピース構造。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ＋22	←
価格	7万2000円	←
タイヤサイズ	245／40－18	←

RP-01

●発売元／エンケイ・ジャパン **ENKEI**





ブレーキ冷却効果の高い5本スポーク。レーシングタイヤ並のロープロファイル化に対しても十分な強度・剛性を確保し、同時に軽量化も達成した「RP-01」。ENKEIの競技ノウハウを盛り込んだセミレーシングホイール。機能のみを追及した、まさに硬派のためのホイールだ。カラーはシルバー、ツーリングホワイト、フォーミュラブラック。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ＋22	←
価格	6万9000円	←
タイヤサイズ	235／40－18	←

PROT S Type-R

●問い合わせ先／ハセミ・モータースポーツ **HASEMI SPORT**





重量感のある18インチタイヤにしっくりくるスーパースポーツホイール「プロトS・タイプR」。もちろんブレーキ冷却、強度は、限界域まで研究されている。カラーはゴールド、ブルー、レッドの3種類が用意されている。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ＋22	←
価格	9万3000円	←
タイヤサイズ	235／40－18	←

modena Racing



modena Racing Bタイプ
(特別注文対応品)

熱い走りをクールに語れるドライバー達がいる。彼らが求めた理想のスポーツ・フットワーク。それは、この高性能ホイールの登場によって現実のものとなった。高密度鍛造3ピース構造とダイナミックなデザインが可能にした、強度と軽量化の高次元での両立。あらゆる車種への対応を可能にしたマルチピッチ構造を採用。今、新たなる走りに向けて"モデナ・レーシング"鮮烈にデビュー。

● カラー：シルバー ● サイズ：16インチ、17インチ ● 構造：鍛造3ピース、マルチピッチ、フリーハブリング対応



modena Racing Aタイプ



modena Racing Aタイプ+M-N66B
センターナット(ブルー)※別売¥4,000



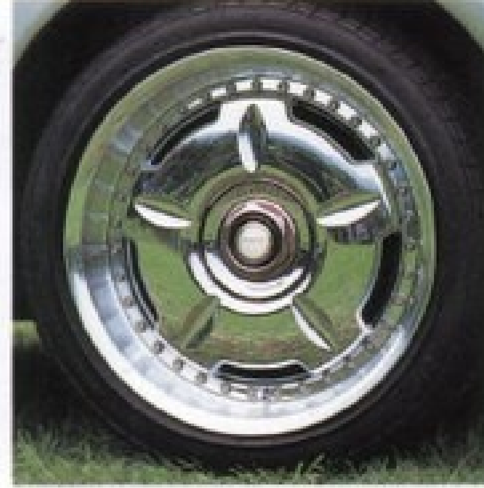
modena Racing Aタイプ+M-N66R
センターナット(レッド)※別売¥4,000

阿部商会
〒101 東京都千代田区神田美土代町3 TEL.03-3233-2213(代)

C MONSTER

●発売元／（株）レイズ VOLK RACING





迫力のあるセミディッシュタイプがビッグボディのGT-Rにベストマッチする「Cモンスター」。アメリカンテイストが好きな人に。足元が目立つことは間違いない。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ+19	←
価格	9万2000円	←
タイヤサイズ	245／40－18	←

RALLY RACING MAGNESIUM

●発売元／オーゼットジャパン（株） O.Z.RACING





WRC、ツーリングカーレースにおいてその名を不動のものとしたO.Z. RACINGのホイール「ラリー・レーシング・マグネシウム」。日本最高のツーリングカー・GT-Rのための究極のホイール。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0JJ+24	←
価格	23万5000円	←
タイヤサイズ	245／40－18	←

NORMAL

NORMAL



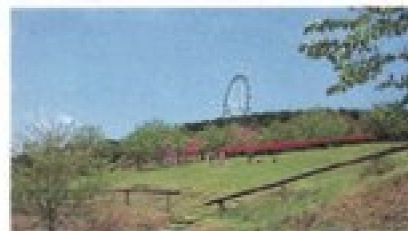


安定感のあるデザインのノーマルホイール。シンプルな5本スポークタイプだ。なおマッチングのデータはノーマルの16インチGT-Rで行なった。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	16×8.0JJ+30	←
価格	―	←
タイヤサイズ	225／50－16	←

四季おりおりの自然を満喫
●相模湖ピクニックランド

今回、マッチングカタログの撮影を行なったのは、走り屋にはおなじみの大垂水峠からほど近いロケーションにある相模湖ピクニックランド。広い敷地内には数々の草花や樹木であふれ、ポニー、羊といった動物たちにも出会う事が出来る。またバーベキュー、キャンプ場、遊園地、プール、スケートリンクなどの施設も整っているので、家族連れから友達同士まで、どんな人達もきっと満足すること間違いなしだ。走り屋のキミ達向けには、スリル満点の4種類のゴーカートが待っているぞ。





■相模湖ピクニックランド
〒199-01 神奈川県津久井郡相模湖町若柳
Tel. 0426-85-1111 火曜日定休
入場料・大人1200円・子供700円





BUMPER STICKER IN HKS LEGAL MUFFLER

雑誌やテスト風景でおなじみのHKS POWERバンパーステッカー。
HKSリーガルマフラーには、このバンパーステッカーが付属されています。

掲載商品の資料をご希望の方は、資料請求の商品名と氏名・住所・年令・職業・電話番号・保有車種・雑誌名をはっきりと明記の上、必ず送料270円分の切手を同封して
〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266 (株)HKS販売/資料請求係までお送りください。

HKS SUPER Drager

GT-R LINE-UP

SPECIFICATIONS
（主要諸元）

Main Pipe : φ95mm
Tail Design : φ130mm
新規130テール
両サイドスーパードラッガーロゴ刻印
Shell Design
ステンレス製、新規プレス成形シェル
磨き仕上げ

Price : ¥88,000
BNR32（スカイラインGT-R）

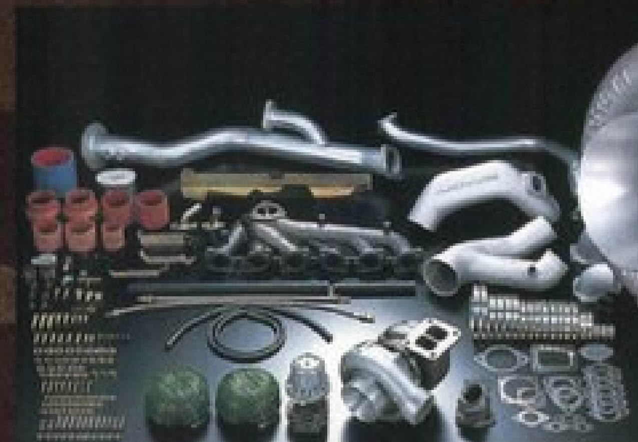


Present
スーパードラッガー発売記念プレゼント
スーパードラッガーお買上、先着2000名の方にもれなくスーパードラッガーオリジナルキーホルダーをプレゼントいたします。

スーパーリニアAR220
フロント**¥23,500**・リア**¥22,000**

アウトバーン
サスペンションキット
¥196,000

車種別オイルクーラーキット
187×158.5×32（mm）12段
¥130,000




シングルフルタービンキット
T45Sタービン仕様
¥482,000



強化オイルポンプ



リーガルインタークーラー
600×302×97（mm）
¥248,000





カムシャフト
IN:256°・264°・272°
EX:256°・264°・272°
¥69,000



鍛造ピストンキット
88φ・88.5φ
¥198,000



強化バルブスプリング
Hiリフト用
¥36,000



ストッパータイプ
ヘッドガスケット
87.5φ・89φ
t＝1.0・1.2・1.6・2.0
¥32,000〜¥38,000

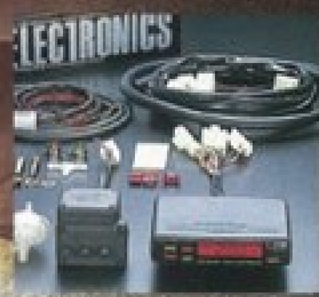


スーパーパワーフローセット
150・70φ×2
¥37,800



H断面コンロッドセット
¥240,000

コンロッドメタル
¥32,000



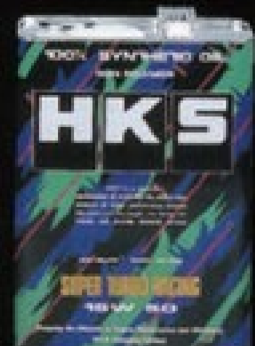
EVC
¥74,800



PFC F-CON
¥88,800



VPCセット
¥100,000



スーパーレーシングターボ
15W-50・5W-40
¥8,500



60φピークホールド
ワーニングメーター（速度計）
¥29,500



60φピークホールド
ワーニングメーター（排気温度計）
¥33,500

株式会社HKS
〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266

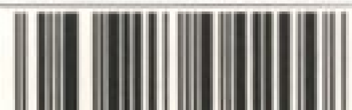
HKS

●商品に関する、お問い合わせはHKS各営業所に、ご連絡ください。
〈札幌〉011-723-1110〈仙台〉022-259-2626〈東京〉0425-81-4080〈名古屋〉052-354-6433
〈大阪〉0727-28-3063〈広島〉082-871-1020〈福岡〉092-471-5931

●掲載されている価格はメーカー希望小売価格です。消費税額は含まれておりません。●表示されている数値は、定められた試験条件のもとでの値です。●本仕様は予告なく変更することがあります。また、掲載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。●適用車種以外に取り付けたり、指定方法以外で取り付けて、事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。一部の商品は改造許可が必要な場合があります。

「ハイパーレブ」車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズVol.3
日産スカイラインGT-R
平成6年9月27日発行
発行人●西久保治男 編集人●高岡信代
発行所●株式会社ニューズ出版 〒154 東京都世田谷区三軒茶屋2-4-7
広告☎03-5430-4441 販売☎03-5430-4440 編集☎03-5430-4465

雑誌66717-04 NEWs PUBLISHING CO.,INC.1994 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T1066717042008



定価2000円
（本体1,942円 送料380円）